СОБРАНІЕ

ПРИКАЗОВЪ и ИНСТРУКЦІЙ,

СОСТАВЛЕННЫЯ

ПО ПРИКАЗАНІЮ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА

ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛА.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА.

1860.

БИБЛИОТЕКА
6044-45

2007110169

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ПРИКАЗЫ ВИЦЕ-АДМИРАЛА ГРЕЙГА.

	стран.
Объ уборкѣ брамселей	1
О мытьѣ бѣлья	—
О мытьѣ коекъ	2
Когда бить тревогу	—
О порядкѣ раздачи коекъ	3
Наставленіе при заряжаніи орудій	—
Брамъ-реи ставить по вѣтру	—
О причинахъ отъ которыхъ ломаются реи	4
Какъ брать и отдавать рифы	—
О поворотахъ чрезъ фордевиндъ въ эскадрѣ	5
О людяхъ на салингахъ, при свѣжемъ вѣтрѣ	6
О исполненіи сигнала: «приблизиться къ адмиральскому кораблю для посланія на оный гребныхъ судовъ»	—
О людяхъ при взятіи и отдаваніи рифовъ	—
О пальбѣ въ цѣль изъ ружей	7
О положеніи судовъ эскадры при свѣжемъ вѣтрѣ когда ордеръ разстроится	—
Объ обязанности офицеровъ знать всѣ приказы	8
О извѣщеніи адмирала о поднятіи гребныхъ судовъ	—
О спускѣ и подъемѣ гребныхъ судовъ въ ростры	—
О правахъ командирамъ брать и отдавать рифы	9
О спускѣ и подъемѣ гребныхъ судовъ на боканцы	—
Какъ поступать во время грозы въ морѣ	10
Объ учебныхъ картузахъ	11
О введеніи блокъ-горденей у брамселей	—
Какъ поступать при сигналѣ: «повернуть оверъ-штагъ начиная съ передовыхъ и навѣтренныхъ кораблей», во время погони	12

	стран.
Объ исполненіи сигнала: «стать къ вѣтру»	12
Въ какомъ разстояніи на вѣтрѣ должна находиться линія мѣлкихъ судовъ	13
Объ отдачѣ рифовъ у марселей	—
Объ исполненіи сигналовъ: «построиться въ линію баталіи или ордеръ похода»,—«вступить въ свое мѣсто»,—или «приблизиться къ адмиралу»	14
Наставленіе кораблю упавшему подъ вѣтеръ	15
Наставленіе кораблю, когда не поворотитъ оверъ-штагъ въ линіи	—
О флюгерахъ	16
Объ исполненіи сигнала: «прибавить парусовъ»	—
Объ осторожности при обученіи ружейной экзерциціи съ пальбою въ цѣль	17
О выполненіи приказовъ: №№ 2 и 3	—
О выполненіи приказа № 5	18
О сигналѣ для требованія гребныхъ судовъ	19
О наблюденіи за опрятностію нижнихъ чиновъ	—
О передѣлкѣ абордажныхъ пикъ	20
Объ отвѣтномъ вымпелѣ	21
О мытьѣ палубъ	—
О громоотводахъ	22
Замѣчаніе о дѣланіи сигналовъ	23
О кливерѣ и бомъ-кливерѣ	—
Объ уничтоженіи кливеръ-гитововъ	—
Объ отмѣнѣ малаго кливера	24
О переносѣ кливера съ одного галса на другой	—
Объ исполненіи сигнала: «стать на якорь примѣрно»	25
О сбереженіи якорныхъ канатовъ	27
О вызовѣ и повѣркѣ абордажныхъ партій	—
О гитовахъ и горденяхъ прямыхъ парусовъ	—
О постановкѣ и уборкѣ брамселей	28
Наставленіе судамъ подходящимъ къ флагману	31
О содержаніи линіи въ порядкѣ	—
О вступленіи въ кильватеръ послѣ поворота въ линіи	32
О необходимости читать и знать все, относящееся въ исполненіе сигналовъ	33
Объ исправномъ исполненіи сигнала: «обучать пушечной экзерциціи примѣрно»	—
Объ исправности бѣгучаго такелажа	34
Объ исполненіи сигнала: «повернуть чрезъ фордевиндъ послѣдовательно»	—

	стран.
О приведеніи корабля въ порядокъ, ставъ на якорь . . .	35
Какъ становиться на якорь подъ всѣми парусами	36
Какъ отдавать паруса для просушки	37
Какъ поступать судамъ, приходящимъ къ флоту съ депешами, чтобъ соединится какъ можно скорѣе съ флагманомъ.	38
О требованіи командировъ или офицеровъ на флагманскій корабль въ морѣ	—
Подтвержденіе приказовъ №№ 1 и 51 и о уборкѣ брамселей	40
О булиняхъ при поворотѣ оверъ-штагъ	43
Какъ подходить по сигналу къ флагманскому кораблю для переговоровъ.	44
Дополненіе къ приказу № 40	45
Замѣчаніе, чтобы суда не прорѣзывали линію по своему произволу	48
Наставленіе при поворотѣ оверъ-штагъ	49
Дополненіе къ приказу № 67	57
Объ остропливаніи и употребленіи спасительныхъ боченковъ.	58
О быстротѣ въ исполненіи всѣхъ распоряженій и сигналовъ.	59
О бѣлевыхъ и коечныхъ леерахъ	60
Объ исправномъ производствѣ сигналовъ и телеграфовъ . .	61

ИНСТРУКЦІЯ ВИЦЕ-АДМИРАЛА ГРЕЙГА, КОМАНДУЮЩЕМУ ЧЕРНОМОРСКОЮ ЭСКАДРОЮ ВИЦЕ-АДМИРАЛУ И КАВАЛЕРУ МЕССЕРУ 1 64

ПРИКАЗЫ ВИЦЕ-АДМИРАЛА ЛАЗАРЕВА.

О гардемаринахъ	73
О бѣленіи известью	77
О двойныхъ и остроконечныхъ нижнихъ галсовъ и шкотовъ .	78
О поднятіи гребныхъ судовъ	80
О закладкѣ рулевыхъ клиньевъ	—
Объ укладкѣ якорей	81
О смазкѣ особеннымъ составомъ брандспойтовыхъ вадеръ-шланговъ	82
О предохраненіи концевъ пеньковыхъ канатовъ отъ гнили .	83
О замазываніи на глухую втулокъ мѣдныхъ ящиковъ, въ коихъ хранятся патроны	85
О составѣ для предохраненія паровыхъ котловъ отъ накипи.	86

стран.
Правила о постановкѣ и уборкѣ лиселей. 88
Объ употребленіи пѣнныхъ канатовъ 91
Замѣчаніе при окраскѣ судовъ 92

ИНСТРУКЦІИ ВИЦЕ-АДМИРАЛА ЛАЗАРЕВА.

Вахтеннымъ лейтенантамъ 93
Приготовить корабль къ бою. 103

ПРИКАЗЫ и ИНСТРУКЦІИ КАПИТАНА 1-го РАНГА КОРНИЛОВА ПО КОРАБЛЮ ДВѢНАДЦАТЬ АПОСТОЛОВЪ.

Правила офицерамъ при общихъ работахъ 109
Инструкція гг. офицерамъ. . . . . —
О осмотрѣ корабля 118
О чищеніи шкифовъ и роульсовъ . . . . . —
Указаніе на пункты b и c въ статьѣ 7 инструкціи гг. офицерамъ о сбереженіи кормовой мѣди и о подъемѣ вещей. . 119
О иллюминаторахъ 120
О балластѣ на гребныя суда . . . . . —
О предметахъ слѣдуемыхъ имѣть на марсахъ во время якорной стоянки 121
О необходимыхъ условіяхъ хорошаго унтеръ-офицера и матроса. . . . . —
О обращеніи нижнихъ чиновъ съ орудіями и вопросы, на которые должны умѣть отвѣчать комендоры и вообще всѣ при орудіяхъ находящіеся 122
О прилагаемой инструкціи и таблицы росписанія работъ и занятій команды 124
О правкѣ рангоута 127
Прибавленіе къ приказу о росписаніи гг. офицеровъ при тревогѣ и другихъ случаяхъ на кораблѣ . . . . . —
О наблюденіи за спасительными буями 128
О достиженіи при тревогѣ порядка и проворства 129
Наставленіе для абордажныхъ партій. 130
Объ отправленіи шлюпокъ подъ парусами. 133
О вооруженіи гребныхъ судовъ артиллеріею . . . . . —
Росписаніе гребныхъ судовъ по офицерамъ 134
подъемѣ вещей 135

стран.
О проворномъ лавированіи 136
О спускѣ артиллеріи на гребныя суда . . . . . —
О раздѣленіи караула при пожарѣ. 137
О пожарѣ. . . . . —
О случаяхъ подъ парусами 141
О марсовыхъ 143
О спускѣ гребныхъ судовъ на ходу 144
Объ одиночныхъ артиллерійскихъ и прочихъ ученіяхъ и о порядкѣ 146
Объ опрятствѣ команды 147
О порядкѣ въ обученіи нижнихъ чиновъ 148
О росписаніи на кампанію 1846 года 149
Прибавленіе къ обязанностямъ гг. офицеровъ при разныхъ случаяхъ . . . . . —
Циркуляръ генералъ-адъютанта Корнилова 4 Мая 1854 года 151

ПРИКАЗЫ КОМАНДИРА ПАРОХОДО-ФРЕГАТА ВЛАДИМІРЪ КАПИТАНЪ-ЛЕЙТЕНАНТА АРКАСА, НЫНѢ КОНТРЪ-АДМИРАЛА; съ 1849 по 1852 ГОДЪ.

Объ обязанностяхъ на вахтѣ 157
О машинѣ 172
О артиллерійскомъ ученьѣ. 182
О пожарѣ и о дѣйствіи во время онаго. 184
О дѣйствіи стрѣлковой и абордажной партій 189
Дополненіе къ приказу 3 о артиллерійскомъ ученьѣ . . . 195
О постановкѣ и уборкѣ лисселей. . . . . —
Правила для отправленія людей на берегъ. 197

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПРИКАЗОВЪ ВИЦЕ-АДМИРАЛА ФОНЪ-ШАНЦА, въ КАМПАНІЯХЪ 1842, 1855, 1856, 1858 и 1859 ГОДОВЪ.

О съѣздѣ офицеровъ на берегъ, не во время 199
Объ употребленіи дудокъ 200
Объ уборкѣ снастей 201
О пользѣ знать имена нижнихъ чиновъ 202
О вечерней перекличкѣ по орудіямъ . . . . . —

	стран.
О мытьѣ бѣлья	202
О соблюденіи тишины при работахъ	—
О сбереженіи гребныхъ судовъ	203
О приставаніи гребныхъ судовъ при теченіи	—
О чистотѣ шканцевъ	204
О невниманіи вахтенныхъ начальниковъ къ разнымъ мелочамъ	—
О содержаніи якоря чистымъ при теченіи	—
О правильномъ отправленіи шлюпокъ	205
О правильномъ мытьѣ	—
О чистотѣ нижнихъ чиновъ	209
О чистотѣ трюма	—
О заботливости вахтенныхъ начальниковъ	210
О красочныхъ приборахъ	211
О ежедневной выправки рангоута	—
Разныя правила въ тепломъ климатѣ	212
О гардемаринахъ	213
О заведеніи карманныхъ книжекъ	220
Объ упражненіи гардемаринъ въ лазаніи по вантамъ	221
О времени отдыха гардемаринъ	222
Объ изученіи механизмовъ	—
Объ аттестатахъ гардемаринъ	—
Вопросы командирамъ	223
О распредѣленіи времени занятій	226
О гребныхъ судахъ	227
О гребныхъ канонерскихъ лодкахъ	241
Правила для объѣздныхъ судовъ	248
О порохѣ	250
Объ окликѣ	252
О ночныхъ сигналахъ	253
О ночныхъ огняхъ	254
О перемѣнѣ марса-рей, и съемкѣ съ фертонинга и съ якоря	256
О парусахъ	258
О подачѣ помощи вообще судамъ	260
О содержаніи якорей въ чистотѣ	—
Объ особомъ способѣ становиться на шпрингъ	262
О просушкѣ канатовъ	264
О положеніи третьяго якоря	265
Предписаніе начальнику блокшивнаго отряда г. контръ-адмиралу Митькову, о новыхъ станкахъ	266
О защитѣ крюйтъ-камеръ бимбажами	267
Мѣры, для сбереженія здоровья нижнихъ чиновъ	268
О мѣрахъ осторожности	271

	стран.
Наставленіе гг. командирамъ кораблей Св. Георгій Побѣдоносецъ и Императоръ Петръ I.	273
Объ ящикахъ, для боевыхъ картузовъ	276
О больныхъ цынгою.	—
Инструкція командиру пароходо-фрегата Олафъ	278
О буксировкѣ	280
О снятіи съ мели кораблей	281
Наставленія паровымъ судамъ становиться на якорь	282
О пріемѣ десанта и о нѣкоторыхъ распоряженіяхъ во время нахожденія войскъ на отрядѣ.	285
О выходѣ кораблей на рейдъ; объ отправленіи ихъ въ море, для практическихъ занятій	287
О дурномъ управленіи гребными судами при входѣ ихъ въ гавань	288
Росписаніе десанта по отряду	289
О соблюденіи порядка на берегу	294
О просушкѣ мокраго платья, брезентовъ и проч.	295
О происшествіи съ 4 весельнымъ ялмомъ съ парохода О....	—
О мытьѣ шлюпочныхъ парусовъ	296
О виндзейлях.	297
Наставленіе винтовымъ судамъ, при съемкѣ съ якоря.	298
О буксирахъ и просушкѣ ихъ	300
О невыгодахъ употребленія кадокъ для снастей	302
О сбереженіи бѣгучаго такелажа	303
О ростерныхъ брезентахъ и чехлахъ для гребныхъ судовъ	—
О крѣпленіи парусовъ въ морѣ.	304
Еще о соблюденіи порядка на берегу	305
Правило, какъ исполнять сигналъ: «развести по эскадрѣ свѣжую провіанту».	306
О брамъ и бомъ-брамъ-топенантахъ	307
Наставленіе мелкимъ судамъ, стоящимъ на якорѣ на открытыхъ рейдахъ, при крѣпкомъ вѣтрѣ	309
Стоянка на бочкахъ мертвыхъ якорей	311
О катаніи на шлюпкахъ	316
О доставаніи верповъ.	—
О такелажныхъ угодіяхъ отъ стакселей	317
О рангоутѣ на корветахъ.	—
Объ экономіи топлива	318
О салѣ въ лотахъ.	319
Какъ рифить трисель въ штормѣ	320
О росписаніи прислуги для чистки орудій	324
Объ укладкѣ снастей.	327

стран.

ИНСТРУКЦІЙ и ПРИКАЗЫ КАПИТАНА 1-го РАНГА МОФЕТА ПО КОРАБЛЮ ИНГЕРМАНЛАНДЪ въ 1843 ГОДУ. 331

ПРИКАЗЫ КОМАНДИРА КОРАБЛЯ ОРЕЛЪ КАПИТАНА 1-го РАНГА КЕРНА, ОТЪ 9 ОКТЯБРЯ 1858 ГОДА № 9 . 342

ОБЩІЙ ВЗГЛЯДЪ

НА СОБРАНІЕ ПРИКАЗОВЪ И ИНСТРУКЦІЙ.

При составленіи Морскаго Устава, должно было имѣть въ виду, ввести въ него только самыя общія правила службы, которыя всегда и во всѣхъ случаяхъ должны быть соблюдаемы. Такимъ только образомъ Уставъ могъ получить характеръ закона. Но эта самая краткость, указывала на необходимость дополненій, которыя, не имѣя силы самаго Устава, опредѣляли бы подробности отправленія службы на судахъ.

Въ самомъ уставѣ, эта необходимость предвидѣна и командирамъ судовъ (статья 202) предоставлено право: «давать под-

чиненнымъ своимъ особыя инструкціи по разнымъ предметамъ корабельной службы въ дополненіе, но не въ отмѣну и не въ измѣненіе существующихъ постановленій».

Такимъ образомъ, статья эта возлагаетъ нѣкоторымъ образомъ на командировъ обязанность трудную, требующую много соображенія, но въ сущности необходимую, ибо, каждый командиръ, не можетъ не быть убѣжденъ въ превосходствѣ правильной и однообразной системы въ порядкѣ службы. Желая въ нѣкоторой степени, облегчить этотъ трудъ гг. командировъ,— Генералъ-Адмиралъ приказалъ издать собраніе приказовъ и инструкцій, нѣкоторыхъ изъ замѣчательнѣйшихъ нашихъ моряковъ.

Имѣя въ рукахъ такимъ образомъ картину порядка, доведеннаго этими офицерами на ввѣренныхъ имъ судахъ, многіе изъ которыхъ были образцовыми въ нашемъ флотѣ,—командиръ уже не затруднится избрать изъ нихъ то, что по его

усмотрѣнію, считаетъ примѣнимымъ или полезнымъ ввести у себя и оставить то, что считаетъ неудобнымъ вводить.

Безъ сомнѣнія, по многимъ причинамъ, желательно, чтобы на всѣхъ судахъ нашего флота, сохранялся по возможности тотъ же порядокъ, относительно всѣхъ подробностей службы; но какъ большая часть этихъ подробностей объусловливается назначеніемъ судна, климатическими и разными другими условіями, то и не представляется другаго исхода, какъ положиться въ этомъ случаѣ на благоразуміе и опытность командировъ.

Въ издаваемой книгѣ, командиръ найдетъ не инструкціи, обязательныя для него, а скорѣе указаніе на тѣ части судовой службы, по которымъ долженъ быть заведенъ систематическій порядокъ и изображеніе того, какъ это дѣлалось на другихъ судахъ, пріобрѣтшихъ себѣ извѣстность порядкомъ и искуствомъ управленія. Въ его волѣ будетъ или удержаться въ

внутреннемъ порядкѣ управленія, прежней испытанной уже на дѣлѣ системы,—или ввести въ томъ, гдѣ онъ находитъ нужнымъ, свои правила, заимствованныя имъ отъ другихъ, изъ практики, или къ которымъ онъ приведенъ своимъ опытомъ и размышленіемъ.

ПРИКАЗЫ

ВИЦЕ-АДМИРАЛА ГРЕЙГА.

1.

Въ кампании 1817 г. Іюля 12.

Замѣчая, что на нѣкоторыхъ судахъ при уборкѣ брамселей и бомъ-брамселей отдаются вдругъ оба шкота, прежде нежели отданъ фалъ, и находя, что при свѣжемъ вѣтрѣ, сей способъ убиранія легко можетъ быть причиною поврежденія брамъ-стеньги и рея, я въ отвращеніе сего рекомендую, выше упомянутые паруса убирать такимъ образомъ: идучи бейдевиндъ, отдавать сперва шкотъ и брасъ только подъ вѣтромъ, за тѣмъ немедленно отдать булинь и фалъ, тянуть подвѣтренный гитовъ и брасъ на вѣтрѣ, и когда рей будетъ уже на мѣстѣ, тогда отдавать навѣтренный шкотъ и подтянуть гитовъ; идучи же на фордевиндъ, или въ бакштагъ, должно, отдавъ сперва фалъ и тянувъ гитовы, отдать потомъ вдругъ оба шкота.

2

Для мытья служительскаго бѣлья назначается одинъ день въ недѣлю, а именно — четвергъ, для сего долж-

на быть какъ можно ранѣе согрѣта прѣсная вода, дабы къ осьми часамъ все мытье было окончено; развѣшивать бѣлье для сушки между гротъ и бизань-вантами, когда въ морѣ, и между гротъ и фокъ-вантами, во время стоянія на якорѣ; веревки для сего должны быть приготовлены и назначены по ротно съ вечера; если же въ то время, когда бѣлье будетъ развѣшено пойдетъ дождь, то отнюдь не раздавая онаго по рукамъ, прпказать, въ присутствіи вахтеннаго мичмана, собрать въ кадки и поставить у склянокъ подъ часы; а по прошествіи дождя, развѣсить прежнимъ порядкомъ и раздавать бѣлье, когда уже совершенно высохнетъ; ежели въ день, для мытья бѣлья опредѣляемый, случится праздникъ, или сырая погода, то мытье производить въ первый послѣ сего хорошій день.

3

1 и 15 числа каждаго мѣсяца, назначаются для мытья коекъ; но ежели въ которое либо изъ означенныхъ чиселъ случится праздничный день, или сырая погода, тогда мыть въ первый послѣ того хорошій день, наблюдая при семъ—всѣ правила въ предъидущемъ приказѣ изъясненныя.

4.

За полчаса до захожденія солнца на каждомъ кораблѣ бить тревогу, и младшимъ офицерамъ, сдѣлавъ перекличку людей, по ордонансу доносить своимъ старшимъ офицерамъ, а сіи по порядку относятся къ командиру корабля, который, получивъ рапорты отъ всѣхъ мѣстъ, приказываетъ бить отбой. При семъ наблюдать должно: чтобы при каждой пушкѣ находилась вся принадлежность и вообще все было въ та-

комъ порядкѣ, какъ бы при изготовленіи ко вступленію въ сраженіе.

5.

Іюля 14

Немедленно послѣ переклички раздавать койки командѣ слѣдующимъ порядкомъ: при дудкѣ кричать: «*на верхъ за койками*»; когда же каждый человѣкъ будетъ стоять у своей койки, то при дудкѣ кричать: «*койки долой*», и всѣ въ одинъ разъ убираютъ оныя на низъ. Койки должны быть раздаваемы служителямъ обѣихъ вахтъ.

6

Іюля 17.

Замѣчено мною, что для заряда пушекъ во время экзерциціи, люди посылаются за бортъ, а какъ отъ сего они и во время ученія подвергаются опасности упасть въ воду, въ настоящемъ же дѣйствіи остаются совершенно открытыми картечнымъ и ружейнымъ выстрѣламъ; то къ отвращенію сего, гг. командиры благоволятъ приказать, какъ во время экзерциціи, такъ равно и въ дѣйствительной битвѣ, заряжать орудія внутри корабля и уже заряженныя выдвигать за бортъ.

7.

Рекомендую наблюдать, дабы брамъ-реи, по закрѣпленіи брамселей, были обрасопливаемы по вѣтру; ибо, стоя поперегъ корабля, онѣ встрѣчаютъ напоръ вѣтра, а тѣмъ, хотя и мало, но все задерживается скорость корабля.

8.

1817 г. Іюля 20

Сего числа на фрегатѣ Африка переломился фок-марса-рей, вѣроятно отъ качки производимой бывшею зыбью; ибо вѣтру въ то время сильнаго не было. Реи могутъ ломаться *во-первыхъ:* тогда, когда при сильномъ вѣтрѣ, или килевой качкѣ, брасы на обѣихъ сторонахъ будутъ туго вытянуты, потому, что въ семъ случаѣ давленіе мачты, или стеньги дѣйствуетъ на средину рея; *во-вторыхъ:* когда брасъ подъ вѣтромъ будетъ туго натянутъ, а на вѣтрѣ оставленъ слабымъ; ибо тогда навѣтренный нокъ, выдерживающій сильный напоръ вѣтра, будучи самъ ни чѣмъ не укрѣпленъ, не можетъ вынести дѣйствующей на него тяжести давленія; наконецъ *въ третьихъ:* когда навѣтренный нокъ оставленъ безъ поддержанія отъ собственнаго размаха, а для избѣжанія сего рекомендуется наблюдать слѣдующее: натянувъ подвѣтренные брасы сколько возможно, по закрѣпленіи оныхъ, вытянуть хорошенько буленя и закрѣпивъ сіи потравить брасы подъ вѣтромъ; потомъ вытянувъ ихъ на вѣтрѣ туго, по закрѣпленіи выбрать слабину подвѣтренныхъ, въ то же время навѣтренные ноки реевъ поднять топенантами; въ семъ положеніи навѣтренный нокъ-рея совершенно обезопасится, а небольшая слабость подвѣтренныхъ брасовъ дастъ рею довольно свободы, такъ сказать уклоняться отъ давленія мачты, или стеньги; вмѣстѣ съ симъ нужно наблюдать, что чѣмъ какой рей выше, тѣмъ и подвѣтренный брасъ его долженъ быть слабѣе.

9.

1818 г. Іюля 31.

Усматривая, что на нѣкоторыхъ судахъ, при убираніи и отдаваніи рифовъ рвутся паруса, я въ отвра-

щеніе сего, въ сказанныхъ случаяхъ рекомендую имѣть слѣдующія предосторожности: когда рей будетъ опущенъ и рифъ-тали натянуты, крѣпить: во первыхъ штыкъ-болтъ на вѣтрѣ, а послѣ сего крѣпить оный подъ вѣтромъ и потомъ уже начинать вязать рифъ-сезни; при отдаваніи же рифовъ развязывать первѣе рифъ-сезни, начиная отъ средины къ обоимъ нокамъ; а когда всѣ будутъ развязаны, тогда отдавать штыкъ-болты на обѣихъ сторонахъ вдругъ; ибо ежели начинать завязывать рифъ-сезня, прежде нежели закрѣплены штыкъ-болты, или отдавать сіи послѣдніе прежде нежели всѣ сезни будутъ развязаны: то парусъ, оставаясь висящимъ всею своею тяжестію на слабо укрѣпленныхъ люверсахъ, неотмѣнно порвется, потому, что парусина не въ состояніи выдержать всего вѣса паруса, особенно же при свѣжемъ вѣтрѣ.

10.

1819 г. Іюля 15.

Замѣчая, что при поворотахъ чрезъ фордевиндъ, нѣкоторые корабли дѣлаютъ задніе паруса левентигъ, а иногда кладутъ ихъ даже на степьгу, чрезъ что, уменьшая ходъ, поворачиваютъ медленно и тѣмъ увеличивая разстояніе между кораблями, замедляютъ исполненіе эволюціи; я въ отвращеніе сего на будущее время рекомендую: во время сего поворота, гротъ-марсель и крюсель держать такъ, чтобы они имѣли не много вѣтру, что увеличивая ходъ корабля, усилитъ дѣйствіе руля и ускоритъ поворотъ; отъ чего линія менѣе будетъ растянута и эволюція скорѣе совершится.

11.

Іюля 20.

Примѣтивъ, что во время свѣжихъ вѣтровъ, когда корабли несутъ всѣ возможные паруса, на нѣкоторыхъ судахъ имѣются люди на салингахъ и даже на брамъ-реяхъ, которые чрезъ то подвергаются опасности и даже самой погибели, я во избѣжаніе сего, рекомендую гг. командирамъ, въ таковыхъ случаяхъ, на салингахъ и брамъ-реяхъ никого не имѣть, а посылать тогда только, когда потребуется надобность для уборки парусовъ, и тому подобнаго.

12.

Замѣчено мною, что при исполненіи сигнала: *приблизиться къ Адмиральскому, или другому кораблю, для посланія на оной гребныхъ судовъ*, нѣкоторые корабли ложатся въ дрейфъ въ дальнемъ разстояніи отъ онаго, отъ чего обращающіеся между ними гребныя суда, при исполненіи порученія, теряютъ много времени; въ отвращеніе сего, я обязываюсь рекомендовать гг. командирамъ въ подобныхъ случаяхъ, не смотря на существующій ордеръ, стараться приблизиться къ назначенному кораблю на такое разстояніе, на какое состояніе погоды позволяетъ и ложиться въ дрейфъ наиболѣе на перпендикулярѣ вѣтра отъ онаго, дабы гребныя суда, въ оба пути могли ходить подъ парусами.

13.

Усмотрѣвъ, что на нѣкоторыхъ судахъ, при выполненіи сигналовъ: *взять* или *отдать рифы*, еще до спуска онаго, люди уже стоятъ на половинѣ стеньгъ-

вайтъ; а какъ отъ сего нельзя видѣть проворства ихъ во взятіи рифовъ, да и сверхъ того они подвергаются опасности; ибо расходятся по реямъ, когда еще сіи послѣднія не станутъ на топенанты, я вслѣдствіе того предлагаю гг. командирамъ въ означенныхъ случаяхъ приказать: людей имѣть на марсахъ, и по реямъ посылать тогда, когда сіи уже совершенно остановятся на топенантахъ и марса-брасы будутъ вытянуты и закрѣплены.

14.

Іюля 30.

Рекомендую гг. командирамъ кораблей и прочихъ судовъ: выбрать унтеръ-офицеровъ и матросовъ умѣющихъ лучше другихъ стрѣлять изъ ружей въ цѣль, на 100 пушечныхъ кораблях: по 4 унтеръ-офицера и 60 матросовъ, на 74 пушечныхъ: по 3 унтеръ-офицера и 45 матросовъ, на фрегатахъ: по 2 унтеръ-офицера и 30 матросовъ, на корветахъ, брігахъ и прочихъ малыхъ судахъ: по 1 унтеръ-офицеру и 15 матросовъ; и когда сдѣланъ будетъ сигналъ: *производить ружейную экзерцицію съ пальбою въ цѣль*; то число выстрѣловъ на каждаго человѣка, при сигналѣ показанное, будетъ касаться до однихъ только сихъ людей.

15.

Августа 5.

Замѣчено мною, что во время свѣжихъ вѣтровъ, нѣкоторыя суда такъ далеко держатся отъ флагманскаго корабля, что не могутъ даже разсматривать дѣлаемыхъ сигналовъ, почему я считаю нужнымъ рекомендовать

гг. командирамъ въ такомъ случаѣ, когда уже ордеръ разстроится, держаться сколько можно ближе къ флагманскому кораблю, не смотря на то, что находиться будутъ впереди своего передоваго мателота.

16.

1820 г. Марта 20.

Каждый флотскій офицеръ и особенно командующіе вахтами лейтенанты, должны знать все находящееся въ приказахъ; почему и благоволятъ гг. командиры кораблей и прочихъ судовъ, при началѣ всякой кампаніи, подтверждать о семъ гг. офицерамъ; ибо въ случаѣ неисполненія чего либо по оныхъ, никакая отговорка о незнаніи или забвеніи ихъ не будетъ принята.

17.

Іюня 21.

Ежели для какой либо надобности, были спущены на воду гребныя суда, то о поднятіи ихъ каждый корабль долженъ извѣстить адмирала: днемъ поднятіемъ своихъ позывныхъ вымпеловъ; ночью же сожженіемъ фалшвеера.

18.

Іюня 26.

Для спуска съ шкафутовъ и ростеръ гребныхъ судовъ, а равно и для подъема оныхъ, на всѣхъ почти судахъ отопливаются нижнія реи, что не принося ни какой пользы, дѣлаетъ одно токмо безобразіе. Для избѣжанія сего рекомендую: при поднятіи гребныхъ судовъ, не отопливать реевъ, а только вытягивать туго настоящій и перевей-топенанты и потравить не много

марса-фалъ; ежели же нужно будетъ поднять на шкафуты, или ростры два судна, то поднимать оныя съ обѣихъ сторонъ вдругъ, имѣя для сего перевей топенанты на обоихъ нокахъ.

19.

Іюля 2.

Ежели флотъ находится въ линіи баталіи, или ордерѣ похода, и который либо изъ кораблей не можетъ удержать своего мѣста въ опомъ, хотя имѣетъ всѣ возможныя паруса; въ такомъ случаѣ, буде у него взяты рифы, то командиру онаго предоставляется отдать ихъ безъ сигнала, ежели только сила вѣтра сіе дозволяетъ. Равнымъ образомъ, ежели кто по крѣпости вѣтра, считаетъ за необходимое взять рифы, то и на сіе не ожидать сигнала, а дѣйствовать по своему благоразумію.

20.

При спускѣ катера съ транспорта Ріонъ, при входѣ его въ Севастополь прошлаго 1819 года, по непростительной ошибкѣ, утоплено было два человѣка, по поводу чего, въ сдѣланномъ отъ меня предписаніи флотскому въ Севастополѣ начальнику, изложены были правила, какія наблюдать должно при спускѣ гребныхъ судовъ. Хотя правила сіи и были объявлены по флоту, приказомъ его отъ 27 Декабря 1819 года, но за всѣмъ тѣмъ, я принужденнымъ нахожусь нынѣ вновь подтвердить оныя:

1) При спускѣ судна обои тали травить равно, дабы симъ держать его въ горизонтальномъ положеніи; когда же оно будетъ отъ воды около фута, тогда отдавать и раздернуть кормовыя тали, а потомъ и носовыя,

вынимая ихъ такимъ же порядкомъ; притомъ наблюдать, чтобы еще до спуска судна былъ поданъ съ форъ-русленей конецъ и закрѣпленъ въ носовой его части.

2) Подымая судно смотрѣть: чтобы носовыя тали были заложены и вытянуты прежде кормовыхъ, и чтобы судно поднимаемо было горизонтально, или носомъ немного выше; имѣющійся же въ носовой части судна того конецъ, не прежде долженъ быть отданъ, какъ по совершенномъ уже поднятіи онаго; такимъ образомъ гребное судно не будетъ подвержено опасности опрокинуться, или наполниться водою.

3) Въ обоихъ сихъ случаяхъ, т. е. при спускѣ и подъемѣ судовъ, болѣе трехъ, или четырехъ человѣкъ на нихъ не имѣть.

Гг. командирамъ кораблей и прочихъ судовъ рекомендую строго наблюдать: дабы всѣ вышеописанныя правила были выполняемы въ точности, и чтобы вахтенные лейтенанты, сами имѣли присмотръ за сею работою; когда же они будутъ заняты парусами, или другимъ какимъ на кораблѣ дѣйствіемъ, тогда должны поручать наблюденіе за оною именно старшему по себѣ офицеру, дабы въ случаѣ несчастія, отъ ошибки, или несмотрѣнія произойти могущаго, виновный былъ извѣстенъ.

21.

Іюля 6.

Громовымъ ударомъ на кораблихъ: Лѣсной, Скорый и корветѣ Язонъ, поранено до 14 человѣкъ служителей, на марсахъ и на низу около мачтъ находившихся; по поводу сего, для сбереженія сколь можно людей въ подобныхъ случаяхъ, считаю нужнымъ рекомен-

довать гг. командирамъ судовъ, при приближеніи громовой тучи, поступать слѣдующимъ образомъ: взять у марселей два или три рифа заблаговременно и не поднимая марса-фаловъ, поставить форъ-марсель и крюсель такъ, чтобы при нашествіи шквала они наполнились вѣтромъ, а гротъ-марсель легъ бы на стеньгу; въ такомъ положеніи паруса сіи не будутъ полоскаться и не могутъ быть разорванными. Ежели же кто не успѣлъ заблаговременно взять рифы, то съ наступленіемъ грозы, не долженъ уже посылать людей для взятія оныхъ, а отдавъ марса-фалы, обрасопить марсели какъ вышесказано; и какъ въ обоихъ случаяхъ, при сказанномъ положеніи парусовъ, люди на марсахъ не нужны, то приказавъ имъ сойти долой, наблюдать: чтобы и на палубѣ, близко мачтъ, никого не стояло; на случай же удара, должно имѣть въ готовности бранспойты, швабры и прочая.

22.

Господа командиры кораблей и прочихъ судовъ благоволятъ приказать: для обученія служителей пушечной экзерциціи, картузы насыпать въ $^1/_{20}$ часть вѣса ядра, для всѣхъ калибровъ, какъ пушекъ, такъ и коронадъ вообще, и имѣть оныхъ всегда въ готовности по 15 на каждое орудіе.

23.

Августа 6.

Для удобнѣйшей уборки брамселей и безопасности людей на оные посылаемыхъ, рекомендую; на всѣхъ судахъ сдѣлать къ парусамъ симъ быкъ-гордени слѣдующимъ образомъ: подъ такелажемъ брамъ-стеньги

привязать блокъ, а посрединѣ брамъ-рея коушъ, и чрезъ оные продернуть быкъ-гордень, одинъ конецъ коего долженъ идти назадъ и тянуться на марсѣ, а къ другому концу приплеснивать въ видѣ штыка веревку коея концы и прикрѣплять къ нижней шкаторинѣ паруса. Разстояніе между концами сего штыка должно быть не менѣе четвертой части всей шкаторины; а какъ въ коушъ на реѣ привязанный, долженъ проходить сплесень и оба конца къ шкаторинѣ идущіе; то наблюдать должно: дабы коушъ сей былъ довольно великъ и чтобы сплесень къ верху горденя былъ постепенно тонѣе.

Для лучшаго уразумѣнія сего прилагается при семъ рисунокъ брамселя съ таковымъ быкъ-горденемъ. (*фиг. 1*).

24.

Августа 6.

Когда сигналъ № 78: *поворотить оверъ-штагъ*, начиная съ передовыхъ и навѣтренныхъ кораблей, сдѣланъ будетъ во время погони, то суда лежащія на прежнемъ галсѣ, при встрѣчѣ съ контра-галсомъ идущими, отнюдь не должны спускаться, ни принуждать къ тому другихъ, а тотчасъ поворачивать на другой галсъ, дабы никто не потерялъ выигрыша, имъ къ вѣтру сдѣланнаго.

25

Замѣчая, что нѣкоторыя суда, при сигналѣ № 612: *итти къ вѣтру*, не исполняютъ въ точности 105 статьи инструкціи, и полагая, что сіе происходитъ отъ недоразумѣнія въ строеніи линіи, перпендикулярной вѣтру, я, въ дополненіе упомянутой статьи, прилагая

при семъ чертежъ таковой линіи, рекомендую наблюдать слѣдующее: старшему изъ судовъ, для погони назначенныхъ, взять свое мѣсто подъ вѣтромъ флагмана на перпендикулярѣ его курса, въ разстояніи около одной версты; прочимъ же ложиться отъ судна сего на линія перпендикулярной вѣтру на правой и лѣвой сторонѣ онаго по удобству, и когда командиръ сего судна усмотритъ, что всѣ вступили въ мѣста имъ назначенныя; то долженъ поднять отвѣтный вымпелъ и тогда на флагманскомъ кораблѣ спущенъ будетъ пріуготовительный флагъ, что и будетъ знакомъ: *начать погоню. (См. фиг. 2).*

Ежели же, которыя изъ назначенныхъ судовъ не будутъ находиться на опредѣленной линіи, то старшій изъ командировъ сихъ судовъ подниметъ позывные ихъ вымпела для извѣщенія о томъ адмирала.

26.

Дабы линія мѣлкихъ судовъ на вѣтрѣ находящихся, не могла мѣшать репетичному судну—видѣть сигналы мною дѣлаемые, я рекомендую командирамъ оныхъ, составляя линію въ предписанномъ порядкѣ, находиться на вѣтрѣ отъ большой навѣтренной колоны, въ такомъ разстояніи, чтобы между оною и ими было довольно пространства для судна репетующаго сигналы.

27.

1822 г. Августа 15.

Замѣчая, что на нѣкоторыхъ судахъ для отдачи рифовъ, отдаются вовсе марса-фалы и посылается столько людей, сколько и для взятія оныхъ, я въ от-

вращеніе напрасной потери времени съ первымъ дѣйствіемъ соединенной и для ускоренія работы, успѣхъ которой посылкою излишняго числа людей, замедляется, рекомендую гг. командирамъ судовъ:

Первое: при отдаваніи рифовъ, не отдавая марса-фаловъ, вытянуть только натуго рифъ-тали и потравить первые столько, что бы чрезъ то ослабла часть шкаторины находящаяся выше мѣста, гдѣ прикрѣплены рифъ-тали и

Второе: болѣе одной вахты марсовыхъ для сей работы не посылать, ибо число сіе весьма достаточно потому, что прежде нежели люди на нокахъ находящіеся, успѣютъ отдать штыкъ-болты, каждый изъ прочихъ легко можетъ развязать отъ пяти до восьми рифъ-сезней.

28.

Когда сдѣлается общій сигналъ: *построится въ линію баталіи*, или ордеръ похода, или же особенно повелѣно будетъ какому либо кораблю вступить въ свое мѣсто, или приблизиться къ адмиралу, или вообще сдѣлать какое либо движеніе; то въ первомъ случаѣ, всякой находящійся впереди, а въ послѣднемъ, тотъ кому сигналъ дѣланъ будетъ, отнюдь не долженъ ложиться въ дрейфъ, или убавлять парусовъ: но обязанъ, поставивъ всевозможные, по силѣ вѣтра, поворотить оверъ-штагъ, или чрезъ фордевиндъ и стараться поспѣшнѣе вступить въ свое мѣсто, имѣя всегда въ виду, что всякой дѣлаемый сигналъ, должно исполнять съ возможною расторопностію, а не мало по малу.

29.

Когда по какой либо причинѣ, который изъ кораблей сдѣлается подъ вѣтромъ у прочихъ такъ далеко, что поворотя на другой галсъ, онъ не возметъ къ своему мѣсту, въ такомъ случаѣ, оный отнюдь не долженъ продолжать галсъ сей до тѣхъ поръ, пока не придетъ въ кильватеръ своего передоваго, а поворотить тотчасъ, когда сей послѣдній будетъ находиться на перпендикулярѣ его курса, и лежа такимъ образомъ на одинъ галсъ съ прочими кораблями поворотить вторично, когда приведетъ передоваго въ выше сказанное же положеніе и таковые повороты продолжать до тѣхъ поръ, пока не достигнетъ своего мѣста Симъ образомъ онъ никогда не отдѣлится отъ эскадры и будетъ готовъ воспользоваться всякою перемѣною вѣтра и всякимъ случаемъ, если адмиралъ заблагоразсудитъ спуститься съ флотомъ и прочая; напротивъ, если онъ будетъ продолжать, какъ выше сказано, противный галсъ до вступленія въ кильватеръ передоваго, тогда не только весьма отдалится отъ эскадры, но въ случаѣ перемѣны вѣтра можетъ еще болѣе упасть подъ вѣтръ. Впрочемъ, само собою разумѣется, что корабль сей долженъ наблюдать своего передоваго тогда только, когда сей послѣдній находится на своемъ мѣстѣ, въ противномъ же случаѣ, онъ долженъ смотрѣть не на его, а на мѣсто гдѣ оный бы находиться долженъ.

30.

Если, при поворотѣ оверъ-штагъ въ линіи или ордерѣ похода, который изъ кораблей не поворотитъ; то уже ему не продолжать прежняго галса для сдѣланія вторичной пробы поворота; ибо чрезъ сіе напрасно рас-

тянетъ линію и отдалится отъ своего мѣста, а долженъ въ то же время поворачивать чрезъ фордевиндъ, и, прибавя всевозможные паруса, стараться достичь своего мѣста; а дабы сей послѣдній поворотъ произвести сколь возможно поспѣшнѣе и безъ большаго проигрыша, то поступать слѣдующимъ образомъ: какъ скоро будетъ замѣчено, что корабль начинаетъ уклоняться на прежній галсъ; тогда тотчасъ положить руль на подвѣтренный бортъ (буде онъ былъ отведенъ уже отъ онаго), убрать бизань, апсель и гротъ и, вытянувъ кливеръшкотъ на вѣтрѣ, передніе паруса обрасопить на противную сторону, а гротъ-марсель и крюсель поставить поперегъ; какъ же скоро корабль уклонится до того, что гротъ-марсель и крюсель начнутъ наполняться вѣтромъ, и не будетъ имѣть заднято хода, тогда положить руль на противную сторону, обрасопить передніе паруса и кончить поворотъ обыкновеннымъ образомъ.

31.

Августа 19.

По поводу сдѣланнаго мною замѣчанія, что нѣкоторыя суда имѣютъ опознательные флюгера, менѣе назначеннаго размѣра, отъ чего происходитъ трудность въ разсматриваніи цвѣтовъ оныхъ, я рекомендую гг. командирамъ кораблей и прочихъ судовъ, непремѣнно имѣть ихъ согласно размѣренію, на страницѣ 7, въ прибавленіи къ военнымъ морскимъ сигналамъ, постановленному.

32.

Августа 19.

По усмотрѣнію сигнала: *прибавить парусовъ заднимъ кораблямъ*, или *которому либо въ особенности*, суда,

коимъ сигналъ сей сдѣланъ будетъ, должны ставить нижніе паруса и брамсели, а буде нужно, то и бомъ-брамсели, дабы не принуждать адмирала повторять сигналы сіи. По постановленіи парусовъ, отнюдь не должно убирать оныхъ до совершеннаго достиженія своего мѣста, заявъ которое, можно не токмо убрать ихъ, но буде нужно, то и положить крюсель, или гротъ-марсель на стеньгу. При чемъ, всякому судну поставляется въ обязанность—прибавлять парусовъ въ то самое время, когда впередъ его мателотъ къ сему приступитъ; ибо ежели онъ оставитъ сіе до того времени, когда начнетъ примѣтно удаляться отъ передовыхъ, то линія неминуемо должна разстроиться.

33.

При исполненіи сигнала: *обучать служителей ружейной экзерциціи съ пальбою въ цѣль*, каждый корабль долженъ взять такое положеніе, чтобы пулями своими отнюдь не могъ причинять вреда другимъ кораблямъ; если же, по какимъ либо обстоятельствамъ, не можетъ выдти изъ положенія сего, то вовсе не долженъ производить онаго ученія.

34.

1822 г. Августа 20.

Замѣчая, что мытье служительскаго бѣлья и коекъ на нѣкоторыхъ корабляхъ не производится ни въ назначенные приказами № 2 и 3 дни, ни въ слѣдующіе за оными, и какъ таковое нарушеніе распоряженія начальства, безъ всякой впрочемъ основательной причины, показываетъ крайнее небреженіе командировъ судовъ сихъ, въ содержаніи ввѣренныхъ имъ нижнихъ

чиновъ въ должной опрятности, служащей къ сохраненію здоровья сихъ послѣднихъ; то я нахожусь вынужденнымъ подтвердить гг. командирамъ судовъ, о точномъ и непремѣнномъ исполненіи упомянутыхъ приказовъ, какъ содержащихъ одинъ изъ важнѣйшихъ предметовъ.

35.

Усматривая, что на нѣкоторыхъ корабляхъ и фрегатахъ, по раздачѣ коекъ, половина оныхъ остается въ сѣткахъ, я заключаю, что на судахъ сихъ, въ противность приказа моего № 5, койки раздаются одной только вахтѣ; а служители другой, по обыкновенію, лично мною въ прошлыхъ кампаніяхъ дознанному, по смѣнѣ, ложатся въ койки первой. Не видя никакой причины, могущей препятствовать исполненію означеннаго приказа, а напротивъ заключая, что въ невыгодахъ и непріятностяхъ человѣка, принужденнаго койку свою раздѣлять съ другимъ, всякой легко убѣдиться можетъ, ежели только положеніе его отнесетъ къ себѣ, а равно и согласиться, *первое*: что таковое принужденіе не токмо лишаетъ возможности человѣка, къ чистотѣ привыкшаго, слѣдовать похвальной привычкѣ сей, но и по неволѣ охлаждаетъ его къ оной; ибо будучи обязанъ раздѣлять койку свою иногда съ самымъ неопрятнымъ, онъ не можетъ содержать въ чистотѣ ни ее, ни бѣлья въ ней находящагося, и *второе*: что ничего не можетъ быть вреднѣе для здоровья человѣка, какъ ложиться въ койку, въ коей не высохла еще испарина другаго; а потому я и считаю нужнымъ, рекомендовать гг. командирамъ, строго наблюдать: дабы всякій спалъ непремѣнно въ собственной своей койкѣ, и для того раздавать оныя или всѣмъ вообще служителямъ вдругъ, съ тѣмъ чтобы, при вы-

ходѣ на вахту, каждый завязывалъ свою и оставлялъ въ готовности къ выносу на верхъ, или одной только вахтѣ, но съ тѣмъ, чтобы служители оной, съ выходомъ на вахту, выносили и свои койки, а смѣняющіеся съ вахтъ въ то же время разбирали имъ принадлежащія и развѣшивали.

36.

Августа 27.

Корабль, желающій возвратить свое гребное судно посланное по сигналу, или по какой иной причинѣ на другое судно, имѣетъ поднять два шара на бизань-ру; таковой сигналъ знать всякому, изъ офицеровъ, гардемаринъ и унтеръ-офицеровъ, посылаемыхъ на гребныхъ судахъ.

37.

Дабы сколь возможно пріучать служителей къ опрятности столь необходимой на кораблях, какъ для самаго здоровья ихъ, такъ и для благопріличія, я рекомендую гг. командирамъ.

Первое: за нѣсколько дней до переборки служителей съ берега на корабль, всѣ оные непремѣнно должны быть посланы въ баню; при самой же переборкѣ, ротные и частные командиры обязаны строго осматривать багажъ каждаго человѣка, наблюдая: чтобы кромѣ крѣпкаго платья, не было ими взято ни какихъ грязныхъ лоскутковъ, ни тряпокъ, ни другой дряни, способствующей завести одну нечистоту и насѣкомыхъ отъ нее происходящихъ, для истребленія коихъ, какъ самой гнусной нечистоты, должны быть принимаемы всѣ мѣры состоящія въ томъ: чтобы служители были всегда острижены, чтобы при всякомъ удобномъ случаѣ дозволяемо имъ было купаться и проч.:

Второе: строго наблюдать дабы, каждое воскресенье всѣ вообще служители, перемѣняли бѣлье свое, чему и дѣлать надлежащій осмотръ слѣдующимъ образомъ: по поднятіи флага, на всѣхъ судахъ бить сборъ, и по устроеніи служителей въ двѣ шеренги на шканцахъ и палубѣ, осматривать бѣлье у оныхъ прежде ротнымъ командирамъ, а потомъ и самимъ командующимъ судами, и буде у кого найдено будетъ черное, то приказать тутъ же передъ фрунтомъ перемѣнить чистымъ, а ежели таковаго не окажется, на того надѣвать старый куль, въ коемъ и долженъ онъ быть до перваго дня, для стиранія бѣлья назначеннаго; а какъ многіе изъ служителей или по скупости, или нерадѣнію могутъ надѣтое или чистое бѣлье опять перемѣнить грязнымъ, чтобы сохранить первое до будущаго воскресенья, то и должно имѣть неослабное наблюденіе ротнымъ командирамъ, дабы нечистое бѣлье по снятіи было отбираемо унтеръ-офицерами и запиралось бы до перваго назначеннаго для мытья дня, въ экипажныя каюты, или другое удобное для сего мѣсто.

38.

1823 г. Іюля 29

Замѣчая, что у пикъ, для обордажнаго дѣйствія на корабляхъ имѣющихся, нижніе концы заострены также почти какъ и верхніе; отъ чего при дѣйствіи ими, можно легко поранить людей позади находящихся, и что на верхнихъ концахъ пикъ сихъ, не имѣется никакой надѣлки, могущей остановить излишній входъ ея въ тѣло пораненнаго, я считаю нужнымъ: дабы желѣзо на нижнихъ концахъ пикъ имѣющееся, было отпилено, а концы оныхъ закруглены и чтобы на древкѣ каждой пики, въ разстояніи четверти аршина

отъ острія оной, сдѣланы были изъ ворсы небольшіе плетеные кнопы, могущіе останавливать удары, пиками наносимые. — Каковую передѣлку ихъ и предоставляю учинить гг. командирамъ судовъ, согласно образцу, на кораблѣ Императоръ Францъ имѣющемуся.

39.

1824 г. Іюля 13.

Рекомендую гг. командирамъ кораблей и прочихъ судовъ приказать: на всякой дѣлаемый сигналъ, отвѣтный вымпелъ поднимать до мѣста, а иначе онъ за отвѣтъ признаваемъ не будетъ.

40.

Для содержанія на корабляхъ и прочихъ судахъ должной чистоты, равно и для предохраненія здоровья служителей отъ вреднаго вліянія сырости, излишнимъ мытьемъ палубы производимой, я считаю нужнымъ опредѣлительно постановить, въ какіе именно дни, дѣйствіе сіе на каждомъ суднѣ производимо быть долженствуетъ; и для того предлагаю гг. командирамъ судовъ:

Первое: мытье шканецъ, бака и верхней палубы, производить два раза въ недѣлю, а именно: по воскресеньямъ и средамъ; буде же въ оные дни случится ненастная погода, то производить мытье сіе въ первый послѣ того хорошій день.

Второе: нижнюю, а на трехъ-дечныхъ корабляхъ и среднюю палубу, мыть однажды въ недѣлю, а именно по субботамъ; буде же въ оный день случится ненастная или вѣтренная погода, могущая препятство-

вать открытію портовъ, то мыть въ первый хорошій и способный къ тому день.

Третье: на кубрикѣ никогда мытья не производить, чистоту же въ ономъ содержать чрезъ подметаніе и скобленіе, производя сіе послѣднее когда нужно будетъ.

Правила сіи, относясь до лѣтняго времени, не должны въ точности служить руководствомъ осенью и зимою; ибо тогда мытье палубы должно быть производимо въ хорошее токмо время и въ такомъ только случаѣ, когда оное для здоровья служителей признается необходимымъ.

41.

Іюля 16.

Хотя и предложено отъ меня, исполнительной экспедиціи и флотскому начальнику въ Севастополѣ, объявить къ надлежащему исполненію правила, какія должны быть наблюдаемы на судахъ, касательно громоотводныхъ полосъ, на мачтахъ, стеньгахъ и брамъ-стеньгахъ наложенныхъ; но важность обстоятельства сего, и вредъ какой отъ несоблюденія правилъ сихъ произойти можетъ, понуждаютъ меня нынѣ объявить Гг. командирамъ имѣть бдительное и строгое наблюденіе: *во первыхъ*, чтобы при наступленіи грозы означенныя полосы, посредствомъ мѣдныхъ клиньевъ, были приведены въ непрерывное сообщеніе одна съ другою; *во вторыхъ*, чтобы нижніе концы мачтовыхъ полосъ, непремѣнно и во всякое время имѣли металлическое сообщеніе съ чугуннымъ баластомъ; ибо въ противномъ случаѣ, молнія, опускаясь по онымъ внизъ и достигнувъ мѣста, гдѣ сообщеніе сіе прервано, непремѣнно произведетъ пламя и тѣмъ подвергнетъ судно опасности.

42.

Іюля 20.

Замѣтивъ, что нѣкоторыя суда поднимаютъ флаги при дѣланіи сигналовъ, или при разговорѣ телеграфовъ не тою стороною вверхъ какъ должно, я вслѣдствіе того обязываюсь рекомендовать гг. командирамъ кораблей и прочихъ судовъ приказать наблюдать: дабы флаги и вымпела поднимаемы были точно въ томъ видѣ, какъ въ позывной таблицѣ прибавочныхъ сигналовъ показано.

43.

Предлагаю гг. командирамъ судовъ, въ составъ эскадры назначаемыхъ, наблюдать, дабы вмѣстѣ съ отдачею и закрѣпленіемъ бомъ-брамселей, былъ станимъ и убираемъ бомъ-кливеръ, а при отдачѣ и закрѣпленіи брамселей, подобно тому же, былъ ставимъ и убираемъ кливеръ. Впрочемъ, само собою разумѣется, что правило сіе должно измѣняться при погонѣ, когда каждый обязанъ ставить всѣ паруса, скорости хода споспѣшествовать могущіе, равно и тогда, когда качество судна не позволитъ имѣть много переднихъ парусовъ.

44.

Находя, что кливеръ-гитовы на нѣкоторыхъ судахъ, для облегченія переноски чрезъ фока-штагъ паруса сего сдѣланныя, весьма повреждаютъ оный, будучи же натянуты для уменьшенія парусности переднихъ парусовъ, производятъ дѣйствіе тому противное; ибо часть паруса, выше гитовыхъ находящаяся, надувается вѣтромъ и значительно уклоняетъ корабль отъ онаго; и видя при томъ, что отъ неосмотрительности

вахтенныхъ лейтенантовъ, весьма часто парусъ сей оставляется въ означенномъ положеніи, даже и по минованіи въ томъ надобности, я, по уваженію причинъ сихъ, равно и того, что помянутая переноска кливера можетъ быть производима и безъ гитовыхъ, ежели токмо дѣйствіе сіе будетъ учинено въ свое время, и къ перевалкѣ блоковъ чрезъ штагъ, будетъ посланъ одинъ человѣкъ на бушпритъ, предлагаю гг. командирамъ судовъ, уничтоживъ нынѣ же всѣ таковые гитовы, съ тѣмъ вмѣстѣ распорядиться, дабы офицеры, для смотрѣнія за управленіемъ парусовъ на бакъ опредѣленные, имѣя должное наблюденіе за переносомъ кливеровъ въ свое время и безъ всякаго поврежденія.

45.

1825 г. Іюля 27.

Признавая малой кливеръ парусомъ вовсе ненужнымъ и тѣмъ болѣе неумѣстнымъ, что лееръ онаго не держится какъ должно у эзельгофта, а по большей части на половинѣ и даже на $^2/_3$ утлегаря, и тѣмъ препятствуетъ удобному переносу шкотовъ большаго кливера, я по поводу того рекомендую гг. командирамъ; отвязавъ малой кливеръ и убравъ лееръ онаго, содержать первый въ запасѣ, для перемѣны большаго кливера въ случаѣ надобности.

46.

Замѣчая, что на нѣкоторыхъ судахъ, кливера переносятся не помощію шкотовъ на бакъ вытягиваемыхъ,

но не малымъ числомъ людей на утлегарь посланныхъ, кои чрезъ сіе подвергаются опасности, и къ отвращенію того, нужнымъ считаю рекомендовать гг. командирамъ судовъ наблюдать: дабы дѣйствіе сіе непремѣнно было производимо посредствомъ вытягиванія кливеръ-шкотовъ, и чтобы не болѣе двухъ только человѣкъ было въ готовности на бушпритѣ, на случай надобности перевалить шкоть-блоки, что впрочемъ при своевременной переноскѣ (то есть, когда корабль, или противъ вѣтра, или по вѣтру находится), весьма рѣдко случиться можетъ.

47.

Замѣчая, что при исполненіи сигнала: *стать на якорь примѣрно*, на нѣкоторыхъ судахъ въ уборкѣ парусовъ, не соблюдается должнаго порядка, я по поводу того, считаю нужнымъ предоставить гг. командирамъ въ оныхъ случаяхъ, наблюдать слѣдующее:

1) Людей разставить по мѣстамъ.

Примѣчаніе: людямъ какъ въ семъ, такъ и во всякомъ дѣйствіи, не токмо приказать быть по мѣстамъ, но и удостовѣриться чрезъ осмотръ, что они дѣйствительно тамъ находятся, и при каждой снасти не болѣе и не менѣе дѣйствительной потребности; потому что если мало, то не въ силахъ будутъ выполнить, а буде много, то безъ бдительнѣйшаго надзора офицеровъ, что нибудь порвется или сломится; равно чтобы и офицеры вездѣ были разставлены и отвѣчали бы за поспѣшнѣйшее дѣйствіе во всѣхъ частяхъ имъ ввѣренныхъ и растолковывали унтеръ-офицерамъ въ чемъ именно дѣйствіе состоитъ и что они должны наблюдать.

2) Слабину всѣхъ дѣйствующихъ снастей вытянуть

заблаговременно, дабы чрезъ то не терять, на сіе время при самомъ дѣйствіи.

3) Имѣть заблаговременно знаки на всѣхъ вообще брасахъ и топенантахъ, дабы, при командованіи, «*поставить реи поперегъ*», сіе удобнѣе и скорѣе могло быть выполнено, и топенанты и брасы были бы закрѣплены прежде нежели люди пошлются по реямъ.

4) При уборкѣ парусовъ, гротъ и фокъ убираются по обыкновенному: брамсели, смотря по положенію, какъ въ приказѣ № 2 сказано: марса-фалы не должны отдаваться, пока гитовы не подняты до полустеньги; ибо если сіе сдѣлано будетъ прежде, то парусъ можетъ лечь на топъ и сдѣлать уборку весьма затруднительною.

5) Когда марса-фалы отданы, реи на топенантахъ и брасы закрѣплены, тогда послать людей вдругъ по всѣмъ реямъ, а отнюдь не по одиначкѣ, какъ то дѣлаютъ на нѣкоторыхъ судахъ.

6) По закрѣпленіи парусовъ, людямъ велѣть идти съ реевъ долой всѣмъ вдругъ.

Примѣчаніе: паруса должно убирать гладко и чисто, а не мѣшками, что нельзя назвать уборкою, и проворство состоитъ въ дѣланіи вещей скоро и хорошо, а не худо.

7) Какъ скоро всѣ люди съ реевъ сойдутъ, тогда вторично поправить рей, и гдѣ нужно марки перенести, уничтоживъ въ то же время старыя, дабы избѣжать замѣшательствъ и безпорядковъ, какія произойти могутъ отъ не учиненія сего.

8) Слабины всѣхъ снастей, какъ то: фаловъ, шкотовъ и проч. вытянуть, дабы составляли прямыя линіи, а не висѣли бухтами.

Примѣчаніе: по совершеніи только послѣднихъ трехъ дѣйствій, то есть: когда люди будутъ на низу, реи

поправлены и снасти вытянуты, можно полагать, что корабль окончилъ дѣйствіе: *стать на якорь или примърно, или въ самомъ дълѣ.*

48.

Для сбереженія якорныхъ канатовъ отъ напрасной порчи, предписываю гг. командирамъ судовъ: во время крейсерованія съ эскадрою, имѣть канаты привязанными только къ двумъ настоящимъ якорямъ, отъ запасныхъ же приказать оные отвязывать.

49.

Дабы каждый изъ служителей, къ абордажному дѣйствію опредѣленный, зналъ во всякое время въ какую именно партію онъ назначенъ, я рекомендую гг. командирамъ судовъ: по вторникамъ и четвергамъ, послѣ вечерней переклички по пушкамъ, вызывать на верхъ всѣ абордажныя партіи и перекликавъ нижнихъ чиновъ, оныя составляющихъ, бить отбой.

50.

Усматривая что оснастка парусовъ на корабляхъ и фрегатахъ употребляемая, по большей части неудобна для уборки оныхъ, а нѣкоторыя снасти даже вредны и служатъ болѣе къ порчѣ парусовъ, я по поводу того нужнымъ считаю рекомендовать гг. командирамъ судовъ слѣдующее:

1) Марса-гитовы одинакіе, какъ недостаточные, отмѣнять и на мѣсто ихъ дѣлать двойные.

2) Передніе гитовы у марселей (шкотъ-горденями называемые), которые при наполненіи паруса спереди

могутъ сбросить людей съ реевъ и которые можно дозволить единственно для временнаго употребленія при тихомъ вѣтрѣ, на якорномъ стоянiи, уничтожить.

3) Снасти для уборки марселей во всемъ должны сходствовать *фигурамъ 3 и 4*, въ приложенномъ у сего рисункѣ означеннымъ, гдѣ *а* означаетъ гитовы, *б* гордени спередя и *в* стоплатъ для сбереженія паруса отъ тренія быкъ-горденя. Въ случаѣ нужды убрать марселя при сильномъ вѣтрѣ, употреблять еще сзади слабъ-гордени, которые тогда же и прикрѣпить къ люверсамъ, въ срединѣ нижней кромки паруса сдѣланнымъ, и проведя оные въ блокъ подъ марса-рею и оттуда къ эзельгофту, опустить потомъ на низъ; всѣ же прочія снасти, къ уборкѣ нынѣ употребляемыя, какъ излишнія, уничтожить.

4) Употребляемую на нѣкоторыхъ судахъ для брамселей ганапуть, прикрѣпленную къ самой парусинѣ и объемлющую внизу парусъ, отмѣнить, ибо она можетъ его изорвать, для убиранія же брамселей имѣть гитововъ и горденей, сколько въ приказѣ № 23 предписано.

5) Горденей, на нижнихъ парусахъ нынѣ употребляемыхъ и равномѣрно сдѣланныхъ такимъ образомъ, что они объемля парусъ рѣжутъ оный, не имѣть, а для уборки парусовъ сихъ имѣть гитовы и гордени какъ *въ фигурахъ 5 и 6* показано.

51.

Августа 23.

Хотя уже были объявлены мною правила, какимъ образомъ должны быть ставимы и убираемы на судахъ брамсели; и въ послѣдствiи, по случаю происходившихъ недоразумѣнiй, издано особое къ онымъ допол-

неніе; но за всѣмъ тѣмъ вижу я, что на нѣкоторыхъ судахъ и нынѣ дѣйствіе сіе не пропзводится съ должною исправностію и проворствомъ. Особливо замѣчено, что по отдачѣ подвѣтреннаго шкота, истекаетъ много времени до отдачи брамъ-фаловъ, и парусъ, будучи подвергнутъ въ теченіи онаго трепетанію, легко можетъ разорваться, особливо при свѣжемъ вѣтрѣ, да и ожидать, пока подвѣтренные гитовы дойдутъ до мѣста, вовсе излишне; потому, что при отдачѣ фала, ихъ вторично должно подтягивать, слѣдовательно, чрезъ означенную медленность, парусъ подвергается разорванію, и время теряется напрасно. А какъ всѣ дѣйствія должно стараться оканчивать въ сколь возможно скорѣйшее время, и какъ уборка и постановленіе брамселей часто требуется, то посему почитаю я не излишнимъ, еще подробнѣе описать какимъ образомъ производить сіе слѣдуетъ.

Убирать брамсели идучи въ бейдевиндъ.

1) «*На брамъ-фалы*» по сей командѣ частные офицеры и унтеръ-офицеры разставляютъ людей на брамъ-фалы, буленя, гитовы и брасы; потомъ,

2) «*Брамъ-шкоты подъ вѣтромъ отдай*» въ то же время отдаются буленя и брасы подъ вѣтромъ, и коль скоро они отданы, тотчасъ командовать:

3) «*Брамъ-фалы отдай*» тогда вмѣстѣ съ отдачею фаловъ, тянутся брасы и гитовы на вѣтрѣ и слабъ-гордени, когда же рей станетъ на топенантъ; тогда,

4) «*Брамъ-шкоты на вѣтръ отдай*» коль скоро же гитовы и слабъ-гордени дойдутъ до мѣста и брасы закрѣплены; то,

5) «*Пошолъ крѣпить брамсели*» по учиненіи чего,

6) «*Съ салинговъ долой, реи поставить по вѣтру*».

Убирать брамсели идучи бакштагъ или фордевиндъ.

1) «*На брамъ-фалы*» по сему приказанію, частные офицеры разставляютъ людей на брамъ-фалы, буленя, гитовы и брасы; потомъ,

2) «*Брамъ-фалы отдай, тяни гитовы*» коль скоро брамъ-рей на эзельгофтѣ, тогда,

3) «*Брамъ-шкоты отдай*» а когда гитовы и слабъ-гордень подтянуты до мѣста и брасы закрѣплены: «*пошолъ крѣпить брамсели*».

Примѣчаніе: во всѣхъ случаяхъ наблюдать, дабы слабъ-гордень былъ вытянутъ, ибо сіе воспрепятствуетъ парусу броситься чрезъ рей и скидывать людей съ онаго.

Ставить брамсели идучи въ бейдевиндъ при свѣжемъ вѣтрѣ.

1) «*Пошолъ на брамсели*», 2) «*Отдавай*», 3) «*Отдай гитовы, тяни шкоть на вѣтръ*». Когда же оныи натянется, должно обрасопить рей, чтобы парусъ былъ левентигъ, тогда 4) «*тяни шкоть подъ вѣтромъ*». Когда будетъ дотянутъ, 5) «*Брасъ подъ вѣтромъ отдай, подымай брамъ-фалы*». Въ сіе врема навѣтренный брасъ должно травить по мѣрѣ надобности, покуда фалъ будетъ закрѣпленъ.

Ставить брамсели идучи въ бакштагъ, или на фордевиндъ при свѣжемъ вѣтрѣ.

1) «*Пошолъ на брамсели*», 2) «*отдавай*», 3) «*отдай гитовы, тяни шкоты*». Когда дотянуты, «*брасы отдай, пошолъ брамъ-фалы*»,

При тихомъ вѣтрѣ идучи въ бейдевиндъ, бакштагъ и на фордевиндъ.

1) «*Пошолъ на брамсели*», 2) «*отдавай*», 3) «*отдай гитовы брасы, тяни брамъ-шкоты и подымай брамъ-фалы*».

52.

1826 г. Іюля 30

Замѣчая, что командиры судовъ, призываемыхъ для переговора, или же подходящихъ къ эскадрѣ съ депешами, приближась къ флагманскому кораблю, первою обязанностію поставляютъ отрапортовать о благосостояніи порученнаго имъ судна, и находя, что съ выполненіемъ сего, хотя впрочемъ должнаго обряда, командиры во время сильныхъ вѣтровъ не могутъ успѣть принять приказаніе, или словесно объяснить мнѣ о какихъ либо бумагахъ, или же порученіяхъ, я въ отвращеніе того, нужнымъ считаю постановить правиломъ: суда, приходящія для переговора, наипервѣе должны выслушивать повелѣнія, выполненіе коихъ на оныя возлагается; идущимъ же съ депешами, сперва увѣдомлять какъ о бумагахъ, такъ и о порученіяхъ имъ сдѣланныхъ и къ флоту относящихся, а послѣ уже того, буде успѣютъ, доносили бы о состояніи команды.

53.

Августа 28.

Не взирая на инструкціи, и многократныя подтвержденія о содержаніи линіи въ сомкнутомъ порядкѣ, я съ сожалѣніемъ замѣчаю многія по сему упущенія, такъ, что 15 числа сего мѣсяца, большая часть дня употреблена на сомкнутіе линіи, безъ чего нельзя было

начать эволюціи; да и послѣ сего, по поворотѣ чрезъ фордевиндъ, вмѣсто того, чтобы пользуясь симъ случаемъ, устроить надлежащимъ порядкомъ линію, оная чрезъ неблаговременную прибавку парусовъ, замедлѣніе поворота, еще болѣе разстроилась.

Удерживаясь на сей разъ, наименовать тѣхъ командировъ судовъ, кои были главною причиною сего безпорядка, я ограничиваюсь тѣмъ, что рекомендую имъ чаще и со вниманіемъ читать всѣ данныя мною инструкціи, касательно содержанія линіи въ порядкѣ, и съ большимъ прилежаніемъ вникать въ смыслъ оныхъ, давая между тѣмъ замѣтить, что весь успѣхъ въ семъ, наиболѣе зависитъ отъ своевременнаго постановленія парусовъ, которое должно производиться немедленно послѣ увеличенія парусности передовымъ кораблемъ.

54.

Августа 30.

Замѣчено мною, что при поворотахъ, какъ оверъштагъ, такъ и чрезъ фордевиндъ, суда, дѣлаясь на вѣтрѣ у флагманскаго корабля, спускаются въ кильватеръ онаго постепенно, чѣмъ теряя много времени, замедляютъ окончаніе эволюціи; въ отвращеніе чего рекомендуется всѣмъ командирамъ судовъ, линію составляющихъ: вышедши на вѣтрѣ у флагманскаго кильватера, спускаться въ оный вдругъ, и идти отнюдь не меньше, какъ 10 румбами отъ вѣтра, пока не приведутъ мачты флагманскаго корабля въ створъ, и тогда немедленно лечь тѣмъ же курсомъ не убавляя парусовъ, доколѣ не придетъ на надлежащее разстояніе отъ своего передоваго.

55.

1827 г. Августа 22.

Въ теченіи прошедшей компаніи, съ крайнимъ неудовольствіемъ замѣтилъ я во многихъ случаяхъ слабое и неправильное исполненіе дѣлаемыхъ сигналовъ такъ, что къ каждому изъ нихъ, опредѣляющему какое либо движеніе, должно было нѣкоторымъ судамъ добавлять и другой о прочитаніи инструкціи, или приказа, объясняющихъ въ подробности всѣ дѣйствія, кои должны быть сдѣланы для выполненія сигнала, и сіе показывая явственно, что командиры судовъ тѣхъ мало, или повсе не занимаются дѣломъ, прямо къ знанію ихъ относящимся, или что отъ нихъ требуется, обязываетъ меня объявить, что если впредь причиною упущеній будетъ невнимательность командира. то я въ необходимость поставленъ буду принять строгія мѣры на счетъ таковыхъ; если же виною неисполнительности будетъ какое либо недоразумѣніе, то и таковой равномѣрно подвергнется отвѣтственности: ибо долгъ всякаго есть благовременно истребовать изъясненія на предметы, кои кажутся не вразумительны, о чемъ и нынѣ подтверждая, рекомендую гг. командирамъ и прочимъ офицерамъ съ прилѣжностію читать и стараться знать все, что до точнаго и скораго исполненія дѣлаемыхъ сигналовъ касается, а вмѣстѣ съ тѣмъ извѣщаю, что сей приказъ отданъ на счетъ командировъ тѣхъ судовъ, коимъ наиболѣе таковыя подтвержденія и понужденія къ исправному исполненію сигналовъ сдѣланы были.

56.

Въ теченіи компаніи минувшаго 1826 года, замѣчено мною, что по сдѣланному сигналу: *обучать служите-*

лей пушечной экзерциціи примѣрно, на нѣкоторыхъ судахъ, ученіе орудіями производится не на всѣхъ декахъ. — А какъ таковое не точное выполненіе повелѣнія, значительную часть нижнихъ чиновъ лишаетъ возможности пріобрѣсть познанія въ дѣйствіи орудіями, составляющія одинъ изъ главнѣйшихъ предметовъ военнаго искусства; то я и побуждаюсь рекомендовать гг. командирамъ судовъ, при выполненіи сказаннаго сигнала, примѣрное ученіе производить на всѣхъ декахъ, соблюдая всѣ правила по сему предмету, въ приказахъ и инструкціяхъ изложенныя, и внушая служителямъ, что расторопное и внимательное управленіе орудіями, обѣщаетъ несомнѣнную надъ врагомъ побѣду, напротивъ медленность и незнаніе обращенія съ оными, можетъ быть причиною собственной гибели и безславія.

57.

Августа 31.

Замѣтивъ, что на нѣкоторыхъ судахъ снасти, дѣйствіе которыми давно окончено, оставались однѣ неубранными, а другія висящими за бортомъ и буровили въ водѣ, я считаю сіе нарушеніемъ опрятности военнаго судна, требующей чтобы всѣ веревки на ономъ были или вытянуты въ прямую линію, или же укладываемы бухтами и убираемы вмѣстѣ съ вещами, къ коимъ онѣ привязаны, рекомендую: снастей висящими за бортомъ не оставлять, бѣгучій такелажъ вытягивать надлежашимъ образомъ и убирать тотчасъ по окончаніи дѣйствія онымъ.

58.

Сентября 11.

Неоднократно замѣчено мною, что гг. командиры судовъ, при исполненіи сигнала: *поворотить чрезъ фор-*

девинде послѣдовательно, далеко проходятъ мѣста поворота и тѣмъ растягиваютъ линію и замедляютъ совершеніе эволюціи; а потому предписывается, чтобы для лучшаго исполненія означеннаго дѣйствія, каждый наблюдалъ струю передняго своего мателота и начиналъ поворотъ, не выходя изъ оной.

59.

1828 г. Іюля 18.

Замѣтивъ, что на нѣкоторыхъ судахъ, по постановленіи на якорь и въ продолженіе якорнаго стоянія не наблюдается въ строгости порядокъ и опрятность, военнымъ судамъ приличные, я нахожу нужнымъ сдѣлать слѣдующія наставленія, для точнаго по оныхъ исполненія:

Какъ скоро корабль станетъ на якорь, должно наблюдать, чтобы мачты стояли правильно, стеньги по мачтамъ, утлегарь по бушприту; чтобы реи были прямы на брасахъ и топенантахъ и совершенно параллельно между собою; чтобы всѣ паруса были закрѣплены чисто и всѣ бѣгучія снасти, какъ то: стаксель фалы, буленя, гитовы, шкоты, галсы, сигнальные фалы и т. п. были туго вытянуты; чтобы за бортомъ не висѣло ни бухтъ ни концовъ и бортъ корабля вездѣ былъ бы чистъ и опрятенъ; и чтобы изъ бортовъ отнюдь не было выбрасываемо, никакой нечистоты, а буде найдется что либо замаранным, стараться вымыть, или же закрасить; чтобы гальюнъ былъ въ должной опрятности.

Какъ положеніе рангоута и реевъ, а равно чистота борта, гораздо виднѣе извнѣ корабля, то, для обозрѣнія того, и должно посылать шлюпку съ офицеромъ, которой по возвращеніи на корабль, о всемъ имъ за-

мѣченномъ докладываетъ вахтенному, а сей немедленно приступаетъ къ приведенію всего въ должной порядокъ, и по исправленіи всѣхъ недостатковъ, должно, вытянувъ снасти, уложить ихъ частыми бухтами, или кружками, однимъ словомъ, дать имъ видъ, которой бы показывалъ, что уборкою ихъ занимаются; послѣ сего выметаютъ палубы и очищаютъ соръ, могущій налетѣть со снастей, вытираютъ пушки, подъ станками и по борту, и когда все будетъ приведено въ должный вышеизъясненный порядокъ, тогда вахтенный лейтенантъ, удостовѣряясь личнымъ обозрѣніемъ, какъ верха, такъ и палубъ, въ чистотѣ и опрятности, доноситъ о томъ командиру. Сіе же самое должно быть наблюдаемо каждодневно по подъемѣ брамъ-реевъ.

60.

Замѣтивъ, что нѣкоторыя суда ложась на якорь подъ всѣми парусами, не наблюдаютъ должнаго въ семъ дѣйствіи порядка, я рекомендую въ такомъ случаѣ слѣдовать нижеписанному:

Коль скоро судно приблизится къ якорному мѣсту, люди будутъ поставлены по своимъ мѣстамъ, и слабина снастей туго вытянута, командовать: *руль на борть* (право или лѣво), *брамъ и болт-брамъ-фалы и шкоты отдай*, *марса-шкоты отдай*, *тяни гитовы*, *гротъ и фокъ на гитовы*, *кливера и стакселя долой*, *рси поперегъ*, *бизань шкотъ тяни*. Буде судно было бейдевиндъ, должно напередѣ командовать: *булиня отдай*. Коль скоро гитовы дотянуты до полъ-стеньгъ, командовать: *марса-фалы отдай*; люди же между тѣмъ продолжаютъ тянуть марса-гитовы и горденя до мѣста, а брасы и топенанты до марокъ, зачѣмъ при каждой мачтѣ должно особому офицеру наблюдать, коль скоро

реи поперекъ, брасы и топенанты закрѣплены, командовать: *по реямъ*. Сіе приказаніе дѣлать не дожидая отдачи якоря, буде успѣли реи и снасти до того привести въ надлежащее положеніе Коль скоро корабль остановится идти впередъ, тогда *отдается якорь;* и какъ скоро паруса закрѣплены, то люди спѣшатъ долой, не оставляя ни одного ползающаго по реямъ, для поправленія сезней и тому подобнаго, что должно чинимо быть каждымъ на своемъ мѣстѣ; послѣ сего поступать, какъ изъяснено въ приказахъ №№ 47 и 59, по Черноморской эскадрѣ отданныхъ. Сей самой порядокъ наблюдать, если корабль становится на якорь и не подъ всѣми парусами, буде нѣтъ особенныхъ причинъ отъ онаго отступить. Должно также замѣтить, что здѣсь описаны главныя только дѣйствія; подробныя же должны быть извѣстны всякому вахтенному офицеру.

61.

Августа 20.

Замѣтивъ при отдачѣ парусовъ для просушки, что на нѣкоторыхъ судахъ люди не вдругъ посылаются по реямъ, и на мѣсто того, чтобы по слову: *отдавай*, всѣ паруса вдругъ были отданы, отдается нокъ одного, потомъ нокъ другаго какого нибудь паруса, и такъ понемногу до тѣхъ поръ, пока всѣ паруса отданы будутъ, что противно всякому порядку и терпимо быть можетъ только на купеческихъ судахъ; почему рекомендую командирамъ судовъ наблюдать, дабы таковые безпорядки не существовали, и чтобы паруса по командѣ: *отдавай,* были всѣ вдругъ отданы, и чтобы, по отдачѣ ихъ, нокъ и бык-гордена парусовъ не были подымаемы до полустеньги, но только наравнѣ

съ реями, и чтобы паруса были растянуты булинями.

62.

1829 г. Мая 9.

Нѣкоторыя суда, приходящія ко флоту и имѣющія курьеровъ или депеши, вмѣсто того, чтобы соединиться, какъ можно скорѣе съ флагманомъ, по недостатку искуства, лежатъ такими курсами, что упадаютъ далеко подъ вѣтръ и чрезъ то не только теряютъ много времени въ достиженіи флагмана, но вынуждаютъ иногда весь флотъ ложиться въ дрейфъ, для поджиданія ихъ. Обстоятельство сіе побуждаетъ постановить въ руководство, для подобныхъ случаевъ, слѣдующее:

1) Ежели идущее съ курьеромъ, депешами, или другимъ какимъ извѣстіемъ судно, увидитъ флотъ у себя на вѣтрѣ, или подъ вѣтромъ, лежащимъ бейдевиндъ, тогда оно должно слѣдовать въ точности правиламъ, въ 150 статьѣ инструкціи къ дневнымъ сигналамъ изложеннымъ.

2) Буде судно увидитъ себя на вѣтрѣ у адмирала, идущаго полнымъ вѣтромъ, тогда оному должно лечь тѣмъ галсомъ, который ведетъ на перерѣзъ курса флагманскаго корабля, и приведя мачты его въ створъ, запеленговать оный и продолжать тотъ галсъ только до того, пока флагманъ будетъ на два румба отъ створа, тогда поворотить на другой галсъ, и приведя мачты флагмана вторично на створъ, проходить оной также не далѣе двухъ румбовъ, продолжая такимъ образомъ поворачивать до соединенія.

63.

При требованіи командировъ, или другихъ офицеровъ на флагманской корабль, когда флотъ находится

въ морѣ, весьма много времени теряется на приведеніе сего въ исполненіе, каковое замедленіе происходитъ, большею частію, отъ того, что командиры ложатся въ дрейфъ въ дальнемъ разстояніи отъ флагмана, а сверхъ того иногда и въ кильватеръ его, или подъ вѣтромъ, а потомъ занимаются спускомъ гребнаго судна, чѣмъ болѣе увеличивая между собою и флагманомъ разстояніе, дѣлаютъ переѣздъ сей продолжительнымъ; равнымъ образомъ и во время отсутствій командировъ, суда ихъ нерѣдко остаются въ значительномъ отдаленіи, и чрезъ то, въ возвращеніи чиновъ сихъ происходитъ замедленіе; а какъ въ скоромъ исполненіи сего сигнала, офицеръ можетъ показать свое искусство и усердіе, и вмѣстѣ съ тѣмъ не останавливать, болѣе необходимаго, дальнѣйшихъ дѣйствій флота, а потому гг. командиры судовъ въ подобныхъ случаяхъ, обязываются поступать слѣдующимъ образомъ:

1) При отвѣтѣ на сигналъ, приказать немедленно приготовить къ спуску гребное судно, для коего какъ гребцы, такъ и все прочее должно быть въ совершенной готовности.

2) Поставить всѣ возможные паруса и стараться въ скорѣйшемъ времени приблизиться къ флагману такъ, чтобы имѣть его отъ себя на вѣтрѣ не менѣе четырехъ румбовъ позади перпендикуляра курса и въ разстояніи отъ $^1/_4$ до 1 кабельтова, смотря по погодѣ и ходу флагманскаго корабля.

3) Пришедъ въ сіе положеніе ложиться въ дрейфъ, спустить гребное судно и отваливать отъ борта такъ, чтобы встрѣтить флагманской корабль, а отнюдь не гнаться за нимъ.

4) Потомъ должно взять такое положеніе, чтобы флагманъ былъ не менѣе четырехъ румбовъ впереди отъ перпендикуляра курса (наблюдая разстояніе какъ

выше сказано), дабы гребное судно удобно могло пристать къ своему кораблю.

5) Буде вѣтръ весьма тихъ, то гребное судно надлежитъ спустить и на ономъ отвалить, не ложась въ дрейфъ.

Такимъ образомъ, гребныя суда всегда могутъ поспѣшно и безопасно пристать къ флагманскому кораблю и возвращаться, при тихомъ вѣтрѣ и маломъ ходѣ, безъ всякой остановки въ движеніи флота, а при свѣжемъ вѣтрѣ, когда нужно для сего лечь въ дрейфъ, безъ чувствительнаго замедленія.

Флагманъ не будетъ въ обыкновенныхъ случаяхъ ложиться въ дрейфъ; пока не увидитъ, что гребное судно съ призываемымъ офицеромъ не отвалило отъ борта, и потому, если отъ медленности спуска шлюпки, или отъ того, что подходящее судно первоначально не было довольно впереди, окажется оное на перпендикулярѣ курса флагмана или позади его, тогда должно немедленно по спускѣ шлюпки, поставить всѣ паруса и достигнувъ назначеннаго положенія, тогда уже приказать отвалить оной отъ борта.

64.

Хотя въ приказѣ 12 Іюля 1817 года № 1 постановлено, какимъ образомъ удобнѣе и скорѣе можно ставить и убирать брамсели, съ показаніемъ причинъ всякаго дѣйствія, и хотя впослѣдствіи сей порядокъ еще въ подробнѣйшемъ видѣ изъясненъ былъ приказомъ № 51, за всѣмъ тѣмъ, я съ сожалѣніемъ вижу, что на нѣкоторыхъ судахъ сей образъ дѣйствія и до нынѣ не наблюдается, и вахтенный офицеръ, вытвердивъ безъ вниманія командныя слова по порядку, ни мало не заботится о существенномъ и точномъ исполненіи каждаго приказанія, какъ на примѣръ при словѣ:

брамъ-шкотъ подъ вѣтромъ отдай, не отдаются ни булени, ни брасы подъ вѣтромъ, какъ то сказано въ примѣчаніи и потомъ командуетъ, *брамъ-фалы отдай*, не разсуждая, можетъ ли рея спуститься, когда булени и подвѣтренные брасы туго закрѣплены. Почему и сіе, равно какъ и сдѣланное предъ симъ примѣчаніе остается безъ исполненія, да и не можетъ быть выполнено, ибо какъ тянуть брасы на вѣтрѣ, когда подъ вѣтромъ не отдалы? Но нерадивому вахтенному офицеру, все равно: спустятся ли реи, или нѣтъ, а онъ продолжаетъ кричать: *брамъ-шкоты на вѣтръ отдай!* тогда, когда рей ни мало не спустился, и вся тяжесть паруса и упоръ вѣтра дѣйствуютъ на вершину брамъ-стеньги и при свѣжемъ вѣтрѣ легко можетъ сломить оную, — наконецъ уже кто нибудь изъ подвахтенныхъ офицеровъ, или даже изъ урядниковъ видя таковой безпорядокъ, догадается отдать булинь и брасъ подъ вѣтромъ, съ большимъ затрудненіемъ тянуть ихъ на вѣтрѣ и учинить то, что должно было исполнить при второмъ и третьемъ приказаніи. Такимъ образомъ крѣпятся брамсели по истеченія такого времени, коего и десятая доля была бы достаточна при надлежащей исправности, коимъ или отъ нерадѣнія вахтеннаго офицера, занимающагося только тѣмъ, чтобы дать приказаніе, а не наблюдающаго за надлежащимъ исполненіемъ, понуждаютъ меня нынѣ уже въ третій разъ установить новыя командныя слова, которыя хотя продолжительнѣе прежнихъ, но уже прекратятъ возможность, безъ явной ослушности, дѣлать столь грубыя упущенія.

Какъ ставить брамсели.

1) *Пошель на брамсели! рей поперекъ!* (коль скоро реи станутъ поперекъ):

2) *Брасы закрѣпи!* (какъ скоро люди готовы отдавать):

Библиотека

3) *Готовы ли? отдай! шкоты тяни! съ реевъ долой!*

Примѣчаніе. При семъ гитовы отдаются и люди спѣшатъ сойти съ реевъ.

4) *Брамъ-фалъ поднимай! брасы подъ вѣтръ отдай! на вѣтръ травы!*

Примѣчаніе. Брасы подъ вѣтромъ отдаются вовсе, а на вѣтрѣ травятся чрезъ планку такъ, чтобы держать парусъ нѣсколько обезвѣтреннымъ и не позволять рею прижаться къ подвѣтреннымъ вантамъ, и какъ только подвѣтренная шкаторина вытянется:

5) *Стопъ брамъ-фалъ, брамъ-булинь прихватить!*

Примѣчаніе. Теперь остается только вытянуть слабину подвѣтренныхъ брасовъ и дѣйствіе оканчивается.

Общее примѣчаніе. При свѣжемъ вѣтрѣ нужно шкоты дотянуть до мѣста, прежде нежели фалъ поднятъ, при тихомъ же или умѣренномъ вѣтрѣ, не какой надобности нѣтъ ожидать, чтобы шкоты дошли до мѣста и 2 и 3 приказанія должны слѣдовать безъ всякаго промежутка.

Какъ убирать брамсели, идучи бейдевиндъ.

1) *На брамъ-шкоты и фалы, на брасы, булинь и гитовы!*

2) *Пошелъ на брамсели!*

3) *Брамъ-булинь отдай!*

4) *Подъ вѣтромъ шкоты и брасы отдай! подъ вѣтромъ гитовы тяни!*

5) *Брамъ-фалы отдай! тяни брасы на вѣтръ!* (коль скоро рея на эзельговтѣ и стоятъ поперегъ):

6) *Брамъ-шкоты на вѣтръ отдай! гитовы тяни! брамъ-брасы закрѣпи!*

(При семъ брасы туго вытянуть и закрѣпить).

Общее примѣчаніе. 3, 4 и 5 приказанія должны

слѣдовать одно за другимъ безъ всякой почти остановки, б же, коль скоро рея сядетъ на эзельговтъ и топенанты.

7. *Брамсели крѣпить!* Сіе должно тогда уже приказать, когда гитовы будутъ подтянуты и брасы закрѣплены.

Такимъ образомъ люди успѣютъ взойти на салингъ въ то время, когда брамсели готовы къ закрѣпленію. Послѣ сего остается только поставить реи по вѣтру, и вытянуть слабину шкотовъ и булиней, что однако вахтенный лейтенантъ долженъ приказать.

Идучи фордевиндъ!

1) *На брамъ-фалы и шкоты!*

2) *Пошелъ на брамсели!*

3) *Брамъ-фалъ отдай! гитовы тяни!*

4) *Брамъ шкоты отдай!* При семъ вахтенный офицеръ долженъ приказать брасы вытянуть и закрѣпить.

5) *Брамсели крѣпить!*

Общее примѣч.: 3 и 4 команды должны слѣдовать безъ прожделенія, наблюдая однако, чтобы приказанія постепенно были исполнены, а не приказывать, напримѣръ, шкоты отдавать, буде фалъ не отданъ и тому подобное; что относится равномѣрно и ко всякому дѣйствію.

65.

30 Мая.

Замѣчено мною, что въ поворотахъ оверъ-штагъ, при переобрасопливаніи реевъ на другой галсъ, къ содѣйствію брасовъ, по большей части не тянуть булиней переносимыхъ парусовъ; а какъ чрезъ сіе переноска сихъ послѣднихъ дѣлается медленною и они, оставаясь долгое время обстененными останавливаютъ

ходъ судна, замедляютъ свершеніе его поворота, и, уваливая оное далеко подъ вѣтръ, лишаютъ большей части выигрыша къ нему, что есть главная цѣль въ семъ поворотѣ; то, дабы отвратить таковыя послѣдствія, поставляю слѣдующія правила:

1) По отдачѣ гротъ-марса-булиня, тянуть оный на другой сторонѣ, а при брамселяхъ и брамъ-булинь.

2) По отдачѣ фока булиня, вмѣстѣ съ брасами, тянуть магерманъ, брамъ-булинь и особенно фока-булинь на другой сторонѣ, какъ снасть наиболѣе способствующую переобрасопкѣ фоковыхъ парусовъ; каковымъ дѣйствіемъ переносъ ихъ сдѣлается легкимъ, скорымъ и безъ тѣхъ крайнихъ усилій, съ какими оный нынѣ производится.

66.

Іюня 8.

Судно, коему сдѣланъ будетъ сигналъ: *подойти для переговора*, приближась къ флагманскому кораблю (буде флотъ идетъ не на фордевиндъ) съ вѣтру, отнюдь не должно спускаться ему подъ корму, ни приводить подъ вѣтромъ у него бейдевиндъ, если его корабль лежитъ симъ курсомъ; ибо въ первомъ случаѣ при свѣжемъ вѣтрѣ призываемое судно пройдетъ такъ скоро, что и неуспѣетъ выслушать дѣлаемаго приказанія; а въ послѣднемъ, паруса его обезвѣтрятся, оно останется какъ въ дрейфѣ и флагманскій корабль будетъ на его наваливать. Для избѣжанія всѣхъ сихъ неудобствъ, судно, спускающееся съ вѣтра для переговора, должно приходя на ближнюю дистанцію съ навѣтренной стороны, привести къ вѣтру и лечь однимъ курсомъ съ флагманомъ, пока получитъ приказанія, идущее же съ

подвѣтра по означенному сигналу, обязано пройти контра галсомъ подъ кормою и буде неясно выслушаетъ приказанія, то, поворотивъ немедленно оверъ-штагъ, стараться достигнуть, какъ выше сказано, навѣтренной стороны флагмана; тоже самое должны наблюдать и суда подходящія съ кильватера, то есть, держаться на вѣтрѣ у флагмана.

67.

Іюня 17.

Видя съ сожалѣніемъ чрезмѣрно необыкновенную болѣзненность, существующую вообще на судахъ, флотъ составляющихъ, и изыскивая причины оной, я нахожу, что хотя значительное число рекрутъ, изнуреніе отъ работъ, въ теченіе ненастнаго зимняго и весенняго времени, а можетъ статься и качества воды и могутъ почесться причинами, способствующими умноженію больныхъ; но главнѣйшій, по всей вѣроятности источникъ сего зла есть: сырой и спертый въ трюмѣ и въ разныхъ каютахъ, на кубрикѣ и въ брот-камерахъ воздухъ. И какъ нѣтъ сомнѣнія, что чѣмъ суше и чище содержится корабль и команда, тѣмъ менѣе подвержена послѣдняя болѣзнямъ; я потому почитаю полезнымъ, установить единообразный порядокъ и всеобщія по сему предмету правила, для достиженія изъясненной цѣли по Черноморскому флоту:

1) Шканцы, шкафуты, бакъ и верхнія палубы, мыть каменьемъ съ пескомъ въ означенное приказомъ, отъ 23 Іюля прошлаго 1823 года № 40, время, и отнюдь не рѣже.

2) Нижнюю, а на 110 пуш.: и среднюю палубу, мыть таковымъ же образомъ, одинъ разъ въ недѣлю, какъ то означено въ вышеупомянутомъ же приказѣ.

3) Кубрики и каюты на оныхъ мыть такимъ же образомъ, одинъ разъ въ мѣсяцъ, а именно 1 числа: скоблить же оныя съ помощію мокрыхъ швабръ, одинъ разъ въ недѣлю, именно субботу; скоблить сухо по средамъ, а мести всякой день разъ, или болѣе ежели нужно.

4) Во время мытья кубрика, нижнихъ и среднихъ палубъ, никто, кромѣ симъ дѣломъ занимающихся, не долженъ тамъ находиться, а всѣмъ выдти на верхъ.

5) По окончаніи мытья, ставить во всѣхъ мѣстахъ жаровники съ угольями, и гдѣ нужно въ кадкахъ, немного водою наполненныхъ, класть нѣсколько стружекъ или лучинокъ, для прокуриванія тѣхъ мѣстъ, и коль скоро наполнятся дымомъ, болѣе лучинокъ не класть, но жаровни оставить на мѣстѣ, покуда уголья потухнутъ, и буде еще остается сырость, то новыми угольями наполнить и вторично также поставить, перемѣняя ихъ съ одного мѣста на другое, гдѣ болѣе сырости окажется; когда дѣйствію жаровень пройдетъ одна склянка, тогда спустить въ кубрикъ виндзейли, для разогнанія дыма и очищенія поднятой жаровнею сырости.

6) Коль скоро палубы окажутся сухи, тогда а не прежде позволить сойти туда людямъ; до сихъ же поръ, сверхъ часовыхъ у люковъ, поднимать также и трапы, дабы тѣмъ болѣе препятствовать всякому сходу служителей.

7) Два дни въ недѣлю, (по пятницамъ и вторникамъ), ставить такимъ же образомъ жаровни, курить трюмъ и выгонять потомъ дымъ и сырость виндзейлями.

8) Одинъ разъ въ недѣлю, сушить и провѣтривать такимъ образомъ всѣ каюты и бротъ-камеру

9) На тѣхъ судахъ, которыя не имѣютъ течи, или весьма умѣренную, высушивать ежедневно льялъ швабъ-

рамы и потомъ спустить туда жаровникъ съ угольями и держать пока потухнутъ.

10) Стараться сколь возможно не подвергать нижнихъ чиновъ дождю и холоду; почему безъ необходимой нужды, не вызывать другую вахту на верхъ въ сырую, мокрую, или холодную погоду.

11) Если состояніе атмосферы будетъ угрожать шквалomъ, то, для предохраненія людей отъ мокроты, убирать паруса, брать рифы и другія подобныя дѣйствія совершать заблаговременно, а не тогда, когда уже найдетъ дождь, въ которое время приказать всей командѣ, кромѣ самыхъ необходимѣйшихъ, спрятаться отъ дождя.

12) Такимъ же образомъ, стоя на якорѣ, въ мокрую и дождливую погоду не посылать людей на берегъ, безъ особаго приказанія, на работу; а по кораблямъ, кромѣ часовыхъ, всѣхъ имѣть подъ палубою.

13) Ротные командиры обязываются два раза въ недѣлю (въ воскресенье и среду) осматривать койки и чемоданы своихъ ротъ и наблюдать, чтобы въ нихъ не находилось никакой сырости, или нечистоты; а всякое воскресенье, командующіе судами обязываются осматривать всю команду, и тогда каждый изъ нижнихъ чиновъ долженъ имѣть при себѣ раскрытую койку и чемоданъ.

14) Строго запретить нижнимъ чинамъ класть мокрое или сырое платье въ койки, или чемоданы; а должны они складывать все то въ кадки, для сего нарочно разставленныя, дабы сырость прочей одеждѣ не сообщалась, и, при первой перемѣнѣ погоды, вещи тѣ изъ кадокъ, выносить на верхъ для просушки и провѣтриванія.

15) Сверхъ сего послѣ всякаго дождя или дождливой погоды, ротные командиры обязаны, при первой

благопріятной, осмотрѣть койки и чемоданы, и буде найдется въ нихъ сырое платье, людей тѣхъ наказывать и чемоданы провѣтривать.

16) Командиры судовъ обязаны, осмотрѣть, чтобы управляющіе ротами офицеры, сверхъ сказанныхъ случаевъ, постоянно бы провѣтривали койки и чемоданы нижнихъ чиновъ ихъ ротъ, а именно: *первой* вахты во вторникъ, *второй* вахты въ четвергъ, а *третьей* вахты въ субботу.

17) Если мытье палубы и генеральный смотръ людей, по какимъ либо обстоятельствамъ, не могутъ быть учинены въ назначенные дни, то исполнить сіе непремѣнно при первой возможности.

18) Мытье нижнихъ палубъ, генеральный смотръ людей и всѣ дѣйствія, до чистоты касающіяся, которыя могутъ мѣшать маневрамъ, или дѣйствію пушками и тому подобное, — будутъ при флотѣ означены сигналомъ, дабы симъ опредѣлить достаточное на то время; суда же отъ флота отдѣленныя, имѣютъ слѣдовать вышеписаннымъ срокамъ и установленіямъ, безъ малѣйшаго упущенія.

19) Нигдѣ снизу на кубрикахъ, или проходахъ не дозволять валяться дряни никакого рода, и всѣ свертки должны быть часто осмотрѣны и провѣтрены.

68.

Іюня 21.

Хотя всякому изъ морскихъ офицеровъ должно быть извѣстно, что 3 статьею инструкціи къ дневнымъ сигналамъ, дозволяется проходить сквозь линію тому только судно, которое, возвращаясь изъ погони, идетъ къ адмиралу для переговора, или дѣлаетъ какое другое движеніе по сигналу; но и тогда чинить

сіе съ надлежащею осторожностію, не причиняя никакого разстройства линіи, и что, впрочемъ никто не долженъ прорѣзать линію. или мѣшать дѣйствіямъ флагмана. Но за всѣмъ тѣмъ, я, къ сожалѣнію, замѣтилъ въ теченіе нынѣшней кампаніи, со стороны нѣкоторыхъ судовъ, неоднократные примѣры сему противныхъ поступковъ, чрезъ что флагманъ и прочія съ нимъ суда принуждены были перемѣнять свои курсы и ордеръ былъ разстроенъ, суда же, то себѣ дозволившія, миновали сойдтиться съ другими, единственно по предосторожностямъ, принятымъ тѣми, коимъ они мѣшали, другія же и въ самомъ дѣлѣ сошлись

Случаи сіи, ни чему другому не могутъ быть приписаны, кромѣ оплошности и небрежности сказанныхъ командировъ, и какъ таковая невнимательность, можетъ нанести чрезвычайный вредъ службѣ, поврежденіе и даже гибель судамъ; то поступки сіи никогда, а особливо въ нынѣшнее время, терпимы быть не могутъ; а посему и нахожу себя обязаннымъ объявить по флоту: что бы всѣ гг. командиры судовъ наистрожайше наблюдали существующія установленія, присовокупляя, что если и послѣ сего какое либо судно дерзнетъ прорѣзать линію, отъ собственнаго произвола или помѣшать дѣйствіямъ и курсу флагмана, то командиръ онаго, будетъ непремѣнно отрѣшенъ отъ командованія онымъ, какъ офицеръ незнающій морскаго дѣла, и сверхъ сего подвергаетъ себя законному взысканію, какъ ослушникъ постановленій начальства.

69.

1829 г. Іюля 3.

При поворотахъ оверъ-штагъ кораблей, главнѣйшая цѣль состоитъ въ томъ: 1. Чтобы совершить оный съ

возможною поспѣшностію 2) Чтобы выиграть сколь можно болѣе къ вѣтру; но при семъ дѣйствіи, со стороны вахтенныхъ офицеровъ, происходятъ иногда слѣдующія ошибки:

Первая: Вмѣстѣ съ приказаніемъ класть *руль на борть*, приказываютъ отдавать шкоты у фока и переднихъ стакселей, чѣмъ, отнимая преждевременно ходъ корабля, ослабляютъ дѣйствіе руля.

Вторая: Отдаютъ гротъ-марса-булинь или слишкомъ рано, или поздно, и въ первомъ случаѣ, равно какъ и при раннемъ обезвѣтреніи переднихъ парусовъ, останавливаютъ ходъ и дѣйствіе руля, а тѣмъ нерѣдко препятствуютъ и самому повороту; а въ послѣднемъ, обрасопка реевъ дѣлается съ особенною медленностію и затрудненіемъ, между тѣмъ какъ почти перпендикулярное удареніе вѣтра на паруса, даетъ судну кормовой ходъ.

Третья: Нѣкоторые штурмана, слѣдуя старинному порядку, при отдачѣ гротъ-марса булиней, переводятъ руль на другой бортъ; хотя сіе правило и существуетъ въ нѣкоторыхъ сочиненіяхъ о морскомъ искуствѣ, но оно сдѣлано было тогда, когда суда не были обшиты мѣдью, скоро теряли ходъ, и. повидимому, при отдачѣ гротъ-марса-булиня, уже имѣли кормовой, и тогда переложеніе руля, въ сказанный моментъ, могло имѣть мѣсто, дабы дѣйствіемъ воды на противную сторону, помочь судну переваляться чрезъ линію вѣтра; нынѣ же, когда корабли вообще имѣютъ ходъ и при отдачѣ гротъ-марса булиней, переводъ руля не можетъ имѣть другаго послѣдствія, какъ замедлить, или вовсе остановить поворотъ и даже обратить корабль на прежній галсъ.

Приведя на видъ главнѣйшія упущенія, обыкновенно случающіяся и служащія къ замедленію и даже

остановленію сего важнаго дѣйствія, я напервѣе опишу порядокъ, которой должно наблюдать въ обыкновенныхъ поворотахъ, при благопріятствующей погодѣ и съ достаточными парусами, а потомъ изложу, въ какихъ случаяхъ и по какимъ причинамъ оный подверженъ измѣненію.

I.

Обыкновенный порядокъ поворота оверъ-штагъ, коль скоро люди по мѣстамъ, слабина грота и фока-гитовыхъ, шкотовъ и галсовъ туго вытянута и все въ готовности, тогда приказать:

а) *Руль на борть!* что должно чинить не съ торопливостію, а умѣренно и ровно, и когда рулевой скажетъ: *руль на борть!* тогда уже, и отнюдь не прежде, вахтенный командуетъ:

б) *Фока-шкоть отдай!* при семъ отдаютъ и кливеръ, или форъ-стеньги-стаксель-шкотъ.

Вахтенный офицеръ долженъ теперь идти на подвѣтренный шкафутъ и стать впереди гротъ-мачты, гдѣ ему найлучше видно будетъ положеніе переднихъ парусовъ, и коль скоро они обезвѣтрятся командовать:

в) *Бакштагъ-тали отдай!* а когда фокъ ляжетъ совершенно на ванты, приказать:

г) *Шкоты и галсы отдай!* при чемъ грота и фока шкоты и галсы отдаютъ и подтягиваютъ гитовы.

Вахтенный офицеръ долженъ теперь стать передъ штурваломъ и смотрѣть на флюгеръ, или вымпелъ, и оглядываться на бизань, и коль скоро замѣтитъ, что сіи послѣдняя совершенно обезвѣтрѣетъ, а первый станетъ вдоль корабля, тогда командуетъ:

д) *Гротъ-марса-булинь отдай!* въ сіе время должно стараться, сколь можно скорѣе переобрасопить всѣ паруса на гротъ и бизань мачтѣ, на противную сто-

рону, брасами и булинями; садить грота-галсъ и тянуть шкотъ, что весьма легко сдѣлать пока парусъ сей обезвѣтренъ; и вмѣстѣ съ тѣмъ натянуть бакштаги, а не тогда когда марсель уже наполнится; и наконецъ когда гротъ-марсель начнетъ наполняться, и отнюдь не прежде командовать:

е) *Фока-булинь отдай!* посему приказанію *руль* становится прямо и обрасопливаются *передніе паруса;* а дабы и сіе, какъ то и должно, дѣлалось проворнѣе: 1) Не отдавать брасы на вѣтрѣ, прежде нежели люди начали тянуть подвѣтренные; ибо тогда рея собственною упругостію дастъ все первоначальное движеніе, которое людьми будетъ продолжаемо; напротивъ же когда фоковые брасы на вѣтрѣ отдаются прежде нежели сказано (какъ то обыкновенно дѣлается), тогда рея потеряетъ ходъ, которой бы дала ей собственная ея упругость, и остановившись потребуетъ, чтобы люди напряженнымъ усиліемъ дали ей вторично новой ходъ; отчего работа становится напрасно тяжелѣе, и совершается медленнѣе. 2-е) Строго наблюдать, чтобы въ то же самое время тянули магерманъ, а особливо фока-булинь; ибо симъ послѣднимъ, фокъ скорѣе обезвѣтрится. Коль же скоро передняя рея станетъ поперегъ корабля; поспѣшить тянуть бакштаги, на основаніи причинъ сказанныхъ о гротъ-бакштагахъ, и когда передніе паруса наполнены, то командовать:

ж) *Стопь брасы!* и руль кладется одинъ шагъ подъ вѣтръ; когда корабль тронется къ вѣтру, тогда приказывать.

з) *Тяни фокъ и кливеръ-шкоты!* и паруса обрасопливаютъ въ *бейдевиндъ*.

Слѣдуя точно вышеозначенному порядку, опытный офицеръ можетъ быть увѣренъ, что корабль во всѣхъ обыкновенныхъ случаяхъ поворотитъ исправно, и что

всѣ дѣйствія будутъ исполнены въ свое время, и не послѣдуетъ ни одной изъ вышеозначенныхъ грубыхъ ошибокъ.

Впрочемъ нѣтъ сомнѣнія, что разныя состоянія погоды, волненіе, и особенныя свойства самыхъ судовъ требуютъ нѣкоторыхъ въ сихъ правилахъ измѣненій которыя, бывъ основаны на ближайшихъ соображеніяхъ дѣйствія вѣтра на паруса и воды на руль, не должны быть употребляемы безъ достаточнаго о семъ познанія и искусства; но сіи основанія довольно просты, и должны быть извѣстны всякому офицеру, хотя не всякой умѣетъ ими воспользоваться; они содержатся въ нижеслѣдующемъ:

А) *При кормовомъ ходѣ, вода дѣйствуетъ на руль противнымъ образомъ.*

Примѣчаніе Сколь сіе всякому не извѣстно, но тѣмъ не менѣе, видно явное о семъ забвеніе по приказаніямъ, совершенно въ противность сему даваемымъ; напримѣръ: нѣкоторыя суда, послѣ поворота много уклоняются отъ вѣтра и вахтенный офицеръ нерѣдко думаетъ сіе остановить заботливымъ приказаніемъ: *класть руль подъ вѣтръ!* упустивъ изъ виду, что тогда по большой части, корабль имѣетъ кормовой ходъ и слѣдовательно руль, лежа подъ вѣтромъ, служить будетъ еще къ большему его уклоненію; въ такихъ обстоятельствахъ, для остановленія уклона, употребленіемъ на то руля, должно его положить на вѣтръ.

Б) *Чѣмъ скорѣе ходъ корабля, тѣмъ сильнѣе дѣйствіе воды на руль.*

Примѣчаніе. Изъ сего видно, что при скоромъ ходѣ ненужно при поворотахъ оверъ-штагъ, класть руль столько же на бортъ, какъ при тихомъ ходѣ; ибо вся-

кое излишнее увеличиваніе угла руля съ килемъ, только служитъ къ остановленію хода корабля; и потому иногда гораздо болѣе выиграть можно къ вѣтру, положивъ руля полшлага подъ вѣтръ, нежели на бортъ.

В, *Когда корабль не имѣетъ хода, тогда воля не имѣетъ никакого дѣйствія на руль.*

Примѣчаніе. Сіе кажется такъ понятно, что я не помѣстилъ бы здѣсь сего замѣчанія, если бы мнѣ не случалось неодноврапно видѣть, что когда по отдачѣ фока булиня, корабль не вдругъ перестаетъ уклоняться подъ вѣтръ, то вахтенные офицеры особенно заботятся о положеніи руля, и буде на вопросъ: «*какъ руль*», отвѣчаютъ имъ: «*прямо*», то они съ торопливостію приказываютъ класть: *право, право,* или *лѣво, лѣво;* между тѣмъ какъ въ такихъ случаяхъ, если бы они потрудились взглянуть за бортъ, то увидѣли бы, что нѣтъ совершенно хода, и что въ то время для корабля все равно, какъ бы у него руль ни лежалъ; ибо онъ не будетъ его слушать, пока не получитъ движенія.

Что касается до парусовъ, то равномѣрно извѣстно, что они даютъ ходъ кораблю, бывъ наполнены, бывши же обезвѣтрены, остаются безъ дѣйствія, а бывъ положены на стеньги, даютъ ему задній ходъ Но, можетъ быть, не такъ извѣстно то, что подъ какимъ бы угломъ вѣтръ не ударялъ на парусъ, главное дѣйствіе его есть перпендикулярно площади сего послѣдняго.

Изъ всего вышесказаннаго заключить можно, что когда судно идетъ подъ всѣми парусами и нѣтъ волненія; то, дабы выиграть какъ можно болѣе къ вѣтру, должно поступить слѣдующимъ порядкомъ:

II.

1 Руль класть сперва на бортъ какъ можно менѣе, смотря по свойству судна, напримѣръ: половину или четверть шлага; ибо симъ ходъ наименѣе останавливается и судно сдѣлаетъ дугу большаго круга.

2) Фока и кливеръ-шкоты не отдавать, пока паруса не начнутъ полоскать, что продолжитъ до возможности дѣйствіе ихъ на ходъ корабля.

3) Гротъ-марса-булинь отдавать, когда корабль не дошелъ на одинъ румбъ до вѣтра; ибо тогда не только гротъ-марсель самъ собою обрасопится на противную сторону, но и вмѣстѣ съ тѣмъ получитъ ударъ вѣтра въ такомъ положеніи, въ которомъ наисильнѣе способствовать будетъ къ скорѣйшему обращенію корабля.

4) Въ сію же минуту положить руль на бортъ; ибо вѣтръ, бывъ теперь съ носу, останавливаетъ ходъ, и остатками онаго должно пользоваться употребленіемъ руля, что скорѣе его перевалитъ и выведетъ изъ сего положенія, наполненіемъ заднихъ парусовъ, кои поддержатъ ходъ судна.

5) Отдать фока-булинь, какъ скоро задніе паруса начинаютъ наполняться и обрасопливать фоковые паруса поспѣшнѣе, дабы и они наполнились, и судно взяло направленіе на другой галсъ.

6) Руль въ то время поставить прямо, или даже немного подъ вѣтръ, дабы симъ остановить быстроту уклона, полагая, что судно во все время не потеряло хода.

III.

Буде же должно поворотить оверъ-штагъ при неблагопріятствующихъ погодахъ, какъ-то: при сильной

зыби, или когда нужно только судно привести скорѣе на другой галсъ, не смотря на выигрышъ къ вѣтру, тогда:

1) Дать ходъ кораблю не тѣмъ, чтобы, спуститься въ полвѣтра, а тѣмъ только, что бы править ровнѣе и не приводить его столько къ вѣтру, чтобы паруса полоскали.

2) Дожидать времени когда качка легче, и въ ту минуту положить руль на бортъ и отдать фока-шкотъ; дабы отнять всякое сопротивленіе скорѣишему дѣйствію руля

3) Коль скоро передніе паруса начнутъ полоскать, отдать фока-брасъ подъ вѣтромъ, а на вѣтрѣ немного тянуть, дабы онъ скорѣе легъ на ванты, коль же скоро ляжетъ, то опять тянуть подвѣтренные брасы и фока рей обрасопить круче: ибо тогда вѣтръ, дѣйствуя какъ выше сказано, перпендикулярно положенію паруса, сильнѣе будетъ переваливать судно черезъ вѣтръ

4) Гротъ-марса-булинь не отдавать, пока судно чрезъ линію вѣтра не перевалилось и въ поворотѣ сомнѣнія не останется.

5) Въ семъ случаѣ бдительнѣйше должно смотрѣть за дѣйствіемъ руля; ибо оно весьма важно, и безразсуднымъ положеніемъ онаго, легко можно испортить поворотъ; а посему:

а) Пова судно имѣетъ хотя маленькій ходъ, держать его *на бортъ*.

б) Когда ходъ совершенно остановился, поставить его *прямо*.

в) Лишь только примѣтно будетъ, что судно взяло кормовой ходъ, *перевесть руль на противный бортъ*.

Описавъ такимъ образомъ теорію и практику поворотовъ оверъ-штагъ, я остаюсь увѣреннымъ, что всякой благоразумный офицеръ, въ состояніи будетъ употре-

бить тѣ средства, которыя наиболѣе соотвѣтствуютъ сопровождающимъ поворотъ обстоятельствамъ: напримѣръ: въ линіи баталіи, или ордерѣ похода, гдѣ нужнѣе всего скоро и вѣрно повернуть, онъ слѣдовать будетъ первому называемому *обыкновеннымъ способомъ*, тамъ, гдѣ судно находясь отдѣленнымъ, или при погонѣ флота къ вѣтру, однимъ словомъ, тамъ, гдѣ важнѣе всего есть выиграть, онъ будетъ слѣдовать второму; а наконецъ, гдѣ главное дѣло есть повернуть, не смотря ни на скорость, ни на выигрышъ, онъ придержится послѣднему.

Вообще я надѣюсь, что держась симъ правиламъ, не увидятъ болѣе нынѣ случающихся примѣровъ, что суда, при самыхъ благопріятствующихъ обстоятельствахъ, не могутъ совершить поворота.

70.

1829 г. Іюля 12

Въ дополненіе приказа, за № 67 по Черноморскому флоту отданнаго, относительно правилъ установленныхъ на счетъ содержанія судовъ и экипажей ихъ въ чистотѣ и опрятности, я нужнымъ считаю, для надлежащаго исполненія, объявить слѣдующее:

1) Вмѣстѣ съ мытьемъ палубъ, мыть: бортъ, кницы, бимсы и нижнюю часть досокъ верхней палубы, особенно сдѣланными для того швабрами; равно прилежно вымывать всѣ углы и мѣста, гдѣ только грязь можетъ накопляться; по вымытіи же, всю излишнюю мокроту стирать выжатыми, или сухими швабрами. Таковое очищеніе сказанныхъ мѣстъ, тѣмъ болѣе полезно, что всѣ испаренія въ палубахъ, подымаясь вверхъ, пристаютъ тамъ въ видѣ паровъ или росы, и

тѣмъ производятъ болѣе или менѣе гнилой и нечистой воздухъ, вредный здоровью служителей.

2) Подобное мытье борта, кницъ, бимсовъ и нижней части досокъ, производить и на кубрикахъ, коихъ потолки выкрашены масленою краскою, тамъ же, гдѣ они выбѣлены, то бѣленіе ихъ возобновлять чрезъ два мѣсяца.

71.

Іюля 17.

Замѣтивъ что на судахъ Черноморскаго флота остропленные боченки, имѣющіеся на раковинахъ, или бизань-русленяхъ, для вспомоществованія людямъ упавшимъ за бортъ, содержатся съ прикрѣпленными къ нимъ тросами, концы которыхъ на глухо крѣпятся на суднѣ; и находя, что бросаемый въ семъ состояніи боченокъ, при быстромъ ходѣ судна, будетъ увлеченъ симъ послѣднимъ, и спасаемый человѣкъ прежде нежели достигнетъ до онаго, выбьется изъ силъ и утонетъ; между тѣмъ, какъ вещь сія должна быть брошена, сколь можно поспѣшнѣе, и упасть въ самомъ ближнемъ разстояніи отъ бѣдствующаго, дабы сей послѣдній могъ удерживаться на водѣ, доколѣ не подадутъ ему дѣйствительнѣйшей помощи гребнымъ судномъ, или иначе;—я для достиженія сей цѣли предлагаю: къ поплавкамъ симъ пристраплвать снизу 8 фунтовое ядро, и на боку фута въ $3^1/_2$ или 4 штертъ съ коушемъ, и за тѣмъ держать оный такимъ образомъ: въ послѣдней тентовой стойкѣ продѣлывать сквозную дыру, въ которую бы можно вкладывать помянутый отъ боченка штертъ, а въ коушѣ при семъ послѣднемъ имѣющійся, нагель съ веревочкою. Устроенный такъ *спаситель*, можетъ быть мгновенно при надобности

брошенъ, и увлекаясь собственною и ядра тяжестями, упадетъ быстро.

Примѣчаніе. Желающіе видѣть сіе въ подробности, могутъ смотрѣть, какимъ образомъ сіе устроено на кораблѣ «Парижъ.»

72.

Августа 18.

Съ неудовольствіемъ замѣчаю я, что нѣкоторыя суда, вопреки даннымъ мною неоднократно приказамъ о скорѣйшемъ выполненіи сигналовъ, чинятъ оное весьма медленно и съ большимъ нерадѣніемъ, пропуская до $^1/_4$ и болѣе часа времени, безъ малѣйшаго признака исполненія; такъ, что на поставленіе каждаго паруса требовали побудительныхъ сигналовъ; другіе же посылаемые для полученія извѣстія, исполнивъ кое-какъ данное препорученіе, возвращались ко флоту, не дѣлая никакого донесенія о успѣхѣ, въ противность простому разсудку, которой, кажется, долженъ бы показать имъ, что требуемыя свѣдѣнія для флагмана нужны и должны быть сообщены съ возможною скоростію, а другіе, подходя для переговора съ флагманомъ, поставляютъ себѣ въ непремѣнную обязанность проходить подъ кормою, — въ какомъ положеніи, по кратковременности, не возможно имъ ни слышать, ни сообщить болѣе, какъ только первыя слова, и удаляются не выслушавъ и невыслушанными; а потому и должны стараться лавировать къ вѣтру, съ большею потерею времени и съ напраснымъ задержаніемъ, иногда, всего флота; или нѣкоторые, наконецъ, проходя корму, кладутъ руль подъ вѣтръ, и, подходя къ подвѣтренному борту корабля, штилѣютъ, и, поте-

рявъ всякую возможность управлять своимъ судномъ, подвергаются свалкѣ съ флагманскимъ кораблемъ, упоромъ вѣтра на нихъ наносимымъ; тогда, какъ въ семъ, такъ и предъидущемъ случаѣ, если бы они правили къ вѣтру, не доходя кормы флагманскаго корабля, то могли бы легко взять, безъ всякой опасности, такое разстояніе, которое дозволило бы ясно слышать и продолжить переговоръ сколько нужно.

Приведя на видъ таковыя неправильныя дѣйствія нѣкоторыхъ мелкихъ судовъ, я на сей разъ удерживаюсь отъ наименованія командировъ оныхъ, рекомендуя имъ: выполнять всякія возложенныя порученія какого бы рода онѣ не были, съ проворствомъ и живостію, военному званію свойственными, и тотчасъ, по полученія приказанія, приступать къ исполненію безъ малѣйшей потери времени, употребляя къ тому всѣ средства, которыя состояніе погоды дозволитъ; подтверждая, что въ противномъ случаѣ подвергнутся непріятнымъ послѣдствіямъ.

73.

Августа 28.

Замѣтивъ, что на нѣкоторыхъ судахъ Черноморскаго флота, леера для сушенія вымытаго бѣлья или коекъ, не туго выдраиваются и вяжутся не въ равномъ разстояніи; что даетъ видъ непріятный и какъ бы показывающій небрежность, и желая вывести таковое безобразіе, военнымъ судамъ неприличное, я рекомендую гг. командирамъ наблюдать: чтобы леера, между вантами протягиваемые, имѣли между собою равное разстояніе, были параллельны палубѣ, туго вытянуты

и отнюдь не висѣли бы бухтами. Сіе, мнѣ кажется, такъ легко сдѣлать, что я надѣюсь, никто не найдетъ малѣйшаго затрудненія въ выполненіи сего. Здѣсь прибавлю только, что на якорѣ всего приличнѣе бѣлье сушить между гротъ и фокъ-мачтами, а въ морѣ, между гротъ и бизань-мачтами, равномѣрно какъ и койки; тѣ же, которыя между вантами помѣститься не могутъ, можно развѣшивать по штагамъ и на леерахъ, на ноки нижнихъ рей нарочно протягиваемыхъ.

74.

При дѣланіи сигналовъ, а равно и при разговорахъ телеграфомъ, замѣчены мною слѣдующія на нѣкоторыхъ судахъ неисправности:

1) Подымая сигналъ при свѣжемъ вѣтрѣ, иногда выдрапваютъ оттяжки столько, что флаги, приходя въ горизонтальное положеніе, никакъ не могутъ быть разсмотрѣны.

2) Нерѣдко съ номеромъ сигнала, на одномъ фалѣ подымаютъ и сигналъ изъ позывной таблицы, — что равномѣрно неумѣстно; ибо сигналъ, такимъ образомъ сдѣланный, трудно и неудобно разсматривать.

3) Часто телеграфъ дѣлается такъ, что, будучи закрытъ бизанью, или гротомъ, никакъ видимъ быть не можетъ.

4) Отвѣтный вымпелъ подымается не до мѣста, вопреки приказу № 39, или иногда подымается за бомъ-брамселемъ, а въ штиль, безъ оттяжки, отъ чего трудно, видѣть: сдѣланъ ли отвѣтъ, или нѣтъ.

5) Почти всякой разъ, то одно, то другое судно, медленно отвѣчаетъ на сигналъ, или дѣлаемый телеграфъ, удерживая тѣмъ продолженіе онаго.

6, Наконецъ нерѣдко случается, что сдѣлавъ отвѣтъ на телеграфѣ, и по спускѣ телеграфныхъ флаговъ, отвѣта не спускаютъ, чѣмъ равномѣрно замедляютъ производство онаго.

А какъ таковыя неисправности, суть причиною потери времени, уводящаго съ собою и случай, по которому приказаніе отдается, такъ что выполненіе онаго дѣлается безвременнымъ, или даже напраснымъ; то, въ отвращеніе того, рекомендую:

а) При вѣтрѣ, сигнальные флаги подымать до мѣста клубками и разрывать оные галсомъ, а за тѣмъ вытянуть послѣдній туго, дабы флаги были въ вертикальномъ положеніи.

б) Сигналъ, позывные вымпела и сигналъ изъ позывной таблицы, подымать на разныхъ фалахъ.

в) Дѣлающимъ телеграфъ, руководствоваться 6 статьею изъясненія къ употребленію онаго, и убрать тѣ паруса, кои мѣшаютъ разсматривать флаги.

г) При поднятіи отвѣта на флагштогахъ, отдавать бомъ-брамъ-фалъ; а въ штиль или маловѣтріе подымать его съ оттяжкою.

д) Внимательнѣе смотрѣть на флагманскій корабль, тогда сигналы будутъ поспѣшнѣе разсмотрѣны; телеграфъ же читать по слогамъ въ то время, когда подняты флаги, сей послѣдній изображающіе, а не отлагать того до конца всего разговора; буде же не можно разсмотрѣть флаговъ, то, на основаніи 3-й статьи употребленія телеграфа, подымать тѣ флаги, кои кажутся видимыми, или извѣщать въ то же время сигналомъ.

е) Вмѣстѣ со спускомъ телеграфныхъ флаговъ, немедленно спускать и отвѣтъ.

Между тѣмъ, освѣдомляясь о причинахъ изъясненныхъ упущеній, узналъ я, что разсматриваніе сигна-

ловъ и производство ихъ возлагается на штурманскихъ чиновниковъ, а не рѣдко повѣряется сіе и малолѣтнимъ штурманскимъ ученикамъ; а какъ первые заняты веденіемъ журнала, дѣланіемъ счисленія и правленіемъ судна, не могутъ безпрестанно наблюдать за флагманскимъ кораблемъ, а послѣдніе, будучи совершенно неопытны, медленно и невѣрно доносятъ о усмотрѣнномъ; а потому я рекомендую гг. командирамъ: наблюденіе за сигналами и телеграфами, возложить на младшихъ лейтенантовъ, или же старшихъ мичмановъ каждой вахты, которые за исправность по онымъ и отвѣтствовать должны.

ИНСТРУКЦІЯ

КОМАНДУЮЩЕМУ ЧЕРНОМОРСКОЮ ЭСКАДРОЮ Г. ВИЦЕ-АДМИРАЛУ И КАВАЛЕРУ ЛЕССЕРУ 1-МУ.

Въ отношеніи моемъ къ Вашему Превосходительству № 3402, опредѣливъ: какимъ образомъ должно быть расположено время для плаванія Высочайше ввѣренной вамъ эскадры назначенное, я въ дополненіе того считаю нужнымъ объяснить главнѣйшія статьи обязанности вашей по управленію оной.

Поелику предметъ назначенія эскадры въ кампанію, состоитъ въ доставленіи офицерамъ и нижнимъ чинамъ способа пріобрѣсти познанія къ обязанностямъ имъ принадлежащимъ, то для достиженія сего въ полной мѣрѣ, должно располагать время такимъ образомъ, чтобы оное исключая необходимо нужнаго для отдохновенія чиновъ сихъ, было употреблено на различныя дѣйствія, кои должны заключаться въ слѣдующемъ.

1, Въ производствѣ общихъ эволюцій, которыя должны быть дѣлаемы всегда, когда только крѣпость или тихость вѣтра не будутъ тому препятствовать; всѣ движенія должны быть производимы по правиламъ, въ инструкціяхъ къ сигналамъ и въ приказахъ изложен-

нымъ и клонящимся къ тому, чтобы эволюціи были совершаемы съ возможною скоростію и линія ни малѣйше не растягивалась. Точнымъ соблюденіемъ сихъ правилъ, офицеры, управляющіе вахтами пріобыкнутъ всѣ дѣйствія совершать однообразно и правильно, чрезъ что могутъ отвратиться многія замѣшательства въ то время, когда какое либо обстоятельство заставитъ ихъ дѣйствовать быстро, не оставляя, такъ сказать, ни однаго мгновенія на размышленіе.

2) Въ производствѣ маневровъ, которые, изображая въ маломъ видѣ сраженіе, нечувствительнымъ образомъ пріучаютъ командировъ судовъ соображать систему движеній, необходимую какъ для безопаснаго приближенія къ непріятелю, такъ и для быстраго и рѣшительнаго нанесенія ему пораженія. А дабы пріучить чиновниковъ сихъ къ безошибочному выбору именно тѣхъ движеній, кои скорѣе ведутъ къ сей цѣли, необходимо, чтобы оцѣненъ, былъ каждый ихъ поступокъ, и для того Ваше Превосходительство не оставите распорядиться, чтобы отъ командира каждаго судна, участвовавшаго въ примѣрномъ сраженіи, были представляемы планы съ прописаніемъ причинъ, побудившихъ его избрать такое или другое движеніе и выгодъ какія посредствомъ того надѣялся онъ пріобрѣсти вообще для колонны и для судна въ особенности; таковой же планъ, который могъ бы совершенно показать начальное положеніе эскадръ, движенія произведенныя ими въ продолженіи маневра и наконецъ положеніе ихъ по окончаніи онаго, съ подробными замѣчаніями на поведеніе каждаго судна, долженъ быть объявленъ по флоту и приложенъ къ флагманскому журналу, которым по окончаніи компаніи и представить ко мнѣ на разсмотрѣніе.

Маневры вообще должны быть сопровождаемы пу-

шечною экзерциціею съ пальбою изъ ружей, а иногда и дѣйствительною пальбою изъ пушекъ

3) Въ производствѣ частныхъ сраженій: для сего Ваше Превосходительство назначите два равносильныхъ корабля или расположите такимъ образомъ, чтобы одинъ корабль имѣлъ противу себя два фрегата или фрегатъ былъ бы противупоставленъ нѣсколькимъ малымъ судамъ и т. д

Суда сии должны производить свои движенія на вѣтрѣ, противу средины флота, дабы всякому можно было замѣчать и оцѣнять ихъ дѣйствія.

4) Для пріобученія флота къ атакѣ непріятеля на якорѣ стоящаго и для принятія его атакъ въ таковомъ же положеніи, — Ваше Превосходительство обязываетесь избрать удобное вблизи берега мѣсто, поставить на ономъ одну изъ колоннъ на шпрингѣ, съ остальною же колонною вести аттаку; въ другой же разъ расположить сію послѣднюю на якорѣ, а первой приказать атаковать ее, а какъ въ сихъ случаяхъ, можетъ вдругъ представится надобность нѣкоторымъ судамъ сражающихся колоннъ, вступить подъ паруса, дабы поспѣшить на помощь части своего флота, въ сильномъ огнѣ находящейся, то ежели, крѣпость вѣтра позволитъ, удобнѣе будетъ становится на стопъ-анкорѣ, ибо гораздо легче выпустить кабельтовъ, нежели канатъ.

5) Когда тихость вѣтра не дозволитъ чинить ни построеній, ни атакъ, въ такое время можно заняться или обученіемъ молодыхъ офицеровъ поворотами и другимъ судовымъ движеніямъ, или пріобученіемъ служителей къ скорому постановленію и убиранію парусовъ, отвязкѣ и привязкѣ оныхъ, браню и отдаванію рифовъ, примѣрному становленію на якорь и наконецъ перемѣнѣ какихъ либо частей рангоута, какъ напри-

мѣръ: брамъ-стеньгъ, марса-реевъ и вообще тѣхъ, кои не требуютъ продолжительныхъ работъ, при отправленіи коихъ, мичмана и гардемарины, а при становленіи на якорь и съемкѣ и всѣ прочіе офицеры, должны быть на верху, въ мѣстахъ имъ назначенныхъ, (первые на марсахъ) и въ точности исполнять команду вахтеннаго лейтенанта, за каковымъ порядкомъ наблюденіе въ особенности принадлежитъ капитанъ-лейтенанту.

6) При совершенномъ безвѣтріи, должно обращаться къ производству примѣрной пушечной экзерциціи, къ обученію служителей ружейной пальбѣ холостыми зарядами и въ цѣль пулями, назначая для сего послѣдняго, старослужащихъ, имѣющихъ уже основательныя въ дѣйствованіи ружьемъ познанія, а для перваго: (пальбѣ холостыми зарядами) выводить рекрутъ, изъясняя въ сихъ случаяхъ, какъ тѣмъ, такъ и другимъ, порядокъ производства дѣйствія, для которыхъ они выведены. Въ таковое же время можно занимать служителей, спусканіемъ и подъемкою вдругъ нѣсколькихъ гребныхъ судовъ.

7) Время стоянія эскадры на рейдѣ, равномѣрно не должно быть упущено; въ продолженіи онаго можно занимать команды перемѣною стеньгъ а также спускомъ и подъемомъ другаго рангоута.

8) Сверхъ сего, на рейдѣ можно будетъ абордировывать гребными судами одно изъ парусныхъ, напримѣръ: корветъ, бригъ и проч., которое для сего должно поставить въ нѣкоторомъ отдаленіи, дабы яснѣе можно было видѣть движеніе, живость огня и другіе дѣйствія онаго; гребныя суда къ обордированію назначенныя, должны состоять подъ начальствомъ одного изъ штабъ-офицеровъ, который обязанъ будетъ дать имъ и планъ атаки.

9) Весьма желательно было бы, пріучать флотскихъ чиновъ къ атакѣ крѣпостей и дѣланію десанта на берегъ непріятелемъ занятый; но какъ сего средствами, въ распоряженіи морскаго начальства состоящими, невозможно выполнить, то и должно ограничиваться пріобученіемъ офицеровъ къ высадкѣ десанта, для чего во время стоянія на Севастопольскомъ рейдѣ, избравъ на сѣверной сторонѣ не столь удобное къ приставанію гребныхъ судовъ мѣсто, дѣлать высадку на оное, подъ начальствомъ одного изъ штабъ-офицеровъ, наблюдая при семъ всѣ предосторожности, какія въ настоящемъ дѣлѣ необходимы, т. е. чтобы десантъ при перевозкѣ, сколь можно менѣе подвергался огню непріятельскому; чтобы оный былъ высаженъ весь вдругъ и чтобы гребныя суда тотчасъ по высадкѣ могли удаляться на безопасное разстояніе и проч.

10) Содержаніе военныхъ судовъ въ готовности къ бою, во всякое время, будучи одинъ изъ важнѣйшихъ предметовъ, не долженъ остаться безъ вниманія и Ваше Превосходительство, для удостовѣренія въ исправности судовъ по сей части, обязываетесь, какъ на рейдѣ, такъ и въ морѣ, дѣлать по ночамъ сигналы о изготовленіи къ бою и при возможности осматривать лично или чрезъ довѣренныхъ чиновъ, нѣкоторыя изъ судовъ, точно ли они будутъ приведены въ то состояніе, въ какомъ должны быть, имѣя предъ собою непріятеля; равномѣрно днемъ, прибывъ на которое либо судно и приказавъ ударить тревогу, наблюдать: скоро ли приведено будетъ въ состояніе, въ какомъ непріятель встрѣченъ быть долженъ, и неупущено ли что либо при семъ случаѣ.

11) При производствѣ сихъ различныхъ дѣйствій, полагаю нужнымъ соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

а) При обученіи служителей парусами, какъ на рейдѣ

такъ и на морѣ во время безвѣтрія наблюдать, чтобы на верху употреблялись не одни марсовые служители, но и назначенные въ другія мѣста, дабы ежели не вся, то по крайней мѣрѣ большая часть команды могла навыкнуть ко всѣмъ матросскимъ работамъ, а въ случаѣ надобности откомандировавъ на какое либо судно часть экипажа, можно было безъ ослабленія корабля снабдить оное способными людьми.

б) Строжайше наблюдать, дабы во время маневровъ, пальба изъ пушекъ и ружей (когда выстрѣлы сихъ послѣднихъ будутъ означать выстрѣлы первыхъ), производима была тогда только, когда близость и положеніе воображаемаго непріятеля покажетъ, что ядра могутъ достигать и попадать въ него; всякое отступленіе отъ сего правила, какъ сопряженное съ напрасною потерею снаряда, особенно должно быть поставляемо на видъ командировъ; дечные же начальники, обязываются наблюдать, дабы ни одна пушка не была выстрѣливаема безъ надлежащаго наведенія ея на непріятельское судно.

в) Стрѣльба изъ ружей, когда она означаетъ пушечные выстрѣлы, отнюдь не скорѣе должна производиться, какъ по примѣрномъ изготовленіи и наведеніи орудія, однимъ словомъ, всѣ мѣры должны быть приняты, дабы пріобучить нижнихъ чиновъ, къ порядку, какой необходимъ въ дѣйствительномъ сраженіи.

г) При дѣйствіи одной колонны противъ другой, дабы намѣренія ихъ не могли быть извѣстны противной сторонѣ, надлежитъ перемѣнить номера сигнальныхъ флаговъ, для чего каждое судно передъ отправленіемъ въ морѣ, должно получить отъ своего колоннаго начальника назначеніе номеровъ флагамъ, для изъясненнаго случая, что и должно быть содержимо въ тайнѣ.

д) Абордажныя орудія во время боя, должны находит-

ся при каждомъ человѣкѣ, къ дѣйствованію онымъ назначенномъ, а отнюдь не въ мѣстахъ, для содержанія ихъ опредѣленныхъ; симъ отвратится замѣшательство, какое необходимо произойти долженствуетъ при разборкѣ орудій тѣхъ, когда представится уже надобность дѣйствовать онымп, равно и тѣ гибельныя послѣдствія, какія одинъ ударъ ядра во множествѣ сихъ орудій произвести можетъ.

е) Назначенныя въ § 2 правила на счетъ подачи командирами судовъ объясненій, о причинѣ каждаго своего дѣйствія, объявленіе того со стороны командующаго эскадрою въ приказѣ и присовокупленіе таковаго описанія къ флагманскому журналу, должны быть наблюдаемы въ отношенія всякаго вообще какъ генеральнаго, такъ и частнаго примѣрнаго сраженія.

Изъяснивъ такимъ образомъ обязанности Вашего Превосходительства въ отношеніи дѣйствій эскадры, я въ дополненіе того признаю не излишнимъ, изложить нѣсколько правилъ, на счетъ слѣдующихъ двухъ предметовъ:

Первое: Здоровье нижнихъ чиновъ, будучи обстоятельство весьма важное, требуетъ особеннаго вашего вниманія, которое должно заключаться главнѣйше, а) въ доставленіи служителямъ сколь можно чаще зелени и свѣжаго мяса; для покупки первой, должны отдѣляться отъ флота малыя суда, когда только сіе нужно будетъ, что же касается до послѣдняго, то вы не оставите снестись съ флотскимъ въ Севастополѣ начальникомъ, дабы въ теченіи каждаго рейса, были присылаемы не менѣе какъ по два раза, живые быки, а для больныхъ и бараны; б) въ строгомъ наблюденіи за корабельными лазаретами, которые должны быть содержимы въ возможномъ порядкѣ и ежели усмотрится какое либо въ семъ упущеніе, то не только командиръ корабля, но

и капитанъ-лейтенантъ особо обязанный наблюдать за больными, должны быть подвергаемы отвѣтственности; в) въ смотрѣніи, дабы мытье бѣлья непремѣнно производимо было въ установленное мною время и чтобы нижніе чины сколь можно чаще перемѣняли рубахи; всякое въ семъ упущеніе строжайше взыскивать съ ротныхъ и прочихъ частныхъ начальниковъ; г) чтобы отнюдь не было принято на эскадру, не только худаго, но и сомнительнаго провіанта, что и отнести на особенную отвѣтственность гг. командировъ и ревизоровъ; д) чтобы каждое судно снабжено было машинами для очищенія воды и сверхъ того помпою для ея освѣженія; е) чтобы вентзейли были спущены всегда, когда только вѣтеръ и погода сіе дозволять будутъ, и вентплаторы находились бы въ дѣйствіи.

Второе: Гардемарины, состоя изъ людей, недостигшихъ еще надлежащаго возраста, требуютъ особеннаго попеченія, и Ваше Превосходительство, не оставите, поручивъ ихъ на корабляхъ въ особенное распоряженіе капитанъ-лейтенантовъ, а на фрегатахъ, старшихъ лейтенантовъ, поставить въ непремѣнную обязанность чиновниковъ сихъ: имѣть бдительное вниманіе, какъ за сохраненіемъ здоровья, такъ и за нравственностію сихъ молодыхъ людей, а дабы содѣлать ихъ современемъ полезными для службы, то предоставить гг. командирамъ строжайше наблюдать: а) дабы каждый изъ гардемаринъ, непремѣнно находился на марсѣ при взятіи рифовъ и производствѣ всѣхъ другихъ работъ, для узнанія во всей точности оныхъ; б) чтобы они, подъ наблюденіемъ вахтенныхъ лейтенантовъ, вели свой журналъ со всею аккуратностію, которые за тѣмъ по окончаніи компаніи представлять вмѣстѣ съ штурманскимъ; в) чтобы для прокладыванія плаванія, дана имъ была особенная карта, которую ежедневно свѣ-

рять съ штурманскою; д) чтобы они были пріобучаемы къ дѣланію обсерваціи, повѣркѣ компасовъ посредствомъ амплитудовъ, азимуфовъ и проч:

Возложивъ на втораго флагмана равное попеченіе за благоустройствомъ колонны, долженствующей находится въ его повелѣніяхъ, я несомнѣнно увѣренъ, что какъ Ваше Превосходительство, такъ и онъ, частнымъ посѣщеніемъ и личнымъ осмотромъ судовъ, эскадру составляющихъ, побудите гг. командировъ, содержать команды и порученныя имъ суда во всегдашней исправности, а дабы я могъ имѣть о степени усердія и расторопности каждаго, основательныя свѣденія, то вы, милостивый государь мой, обязываетесь, по окончаніи перваго рейса а потомъ и по окончаніи кампаніи, представить ко мнѣ по прилагаемой у сего формѣ, вѣдомости о всѣхъ судахъ въ составѣ эскадры бывшихъ.

Дознанное мною усердіе и неутомимая дѣятельность Вашего Превосходительства, даетъ мнѣ полное право надѣятся, что вы не упустите ничего могущаго способствовать благимъ намѣреніямъ Государя Императора, желающаго, чтобы морскія силы наши, доведены были до возможной степени совершенства.

ПРИКАЗЫ

ВИЦЕАДМИРАЛА ЛАЗАРЕВА.

I.

Севастополь 16 Января 1833 г

По случаю назначенія на изготовляющуюся подъ начальствомъ моимъ къ выходу въ море, Черноморскую эскадру, для кампаніи гордемаринъ, я признаю нужнымъ, какъ для пользы службы такъ и ихъ самихъ, предписать гг. командирамъ судовъ Черноморской эскадры для руководства нижеслѣдующія правила:

1) Всѣмъ гардемаринамъ приказать выдать по двѣ ординарныхъ койки и опредѣлить какъ для выноса оныхъ въ назначенное время на верхъ и принесенія внизъ, такъ и для мытья оныхъ въ опредѣленное на кораблѣ время, каждому по одному человѣку изъ матросъ; но съ тѣмъ, чтобы кромѣ сего ни какой болѣе прислуги они отъ нихъ не требовали. Опредѣленные для сего матросы, обязаны по принесеніи коекъ внизъ, каждый подвѣсить койку на назначенное мѣсто и развязать оную, а по утру, связать и вынести на верхъ.

Гардемаринскія койки для большей опрятности и чистоты, должны укладываться отъ прочихъ особенно, въ одну изъ ютовыхъ сѣтокъ.

2) Гардемаринъ помѣстить приличнымъ образомъ или въ констапельской, или въ особенной для нихъ каютѣ. Столъ имѣть имъ отъ офицеровъ особой, и обѣдать не позже 12 часовъ.

3) Господамъ офицерамъ воспретить съ гардемаринами имѣть какое либо вольное или неприличное обращеніе, поелику сіе противно всякому порядку и воинской дисциплины, напротивъ того, весьма бы пріятно было, что одинъ или болѣе изъ стоявшихъ на вахтѣ гардемаринъ съ 8 до 12 часовъ, приглашаемы были въ каютъ-кампанію къ обѣденному столу и тогда тѣ, которые изъ нихъ такимъ образомъ приглясятся, должны одѣться чисто и вести себя со всѣмъ приличіемъ свойственнымъ ихъ званію.

4) Всѣхъ гардемаринъ раздѣлить на три вахты, назначивъ въ каждой по одному къ сигналамъ, который равномѣрно въ свободное время пещись долженъ и за производствомъ работъ на ютѣ; по одному на бакъ а остальныхъ на шканцы И въ случаѣ потребуется брать рифы одною вахтою или случится какая либо другая значительная работа на марсахъ, то вахтенный офицеръ обязанъ на таковую службу непремѣнно употреблять ихъ и посылать по одному или болѣе на марсъ по своему усмотрѣнію.

5) Въ общихъ росписаніяхъ при маневрахъ, когда вся команда бываетъ на верху какъ-то: при пушечной или ружейной экзерциціяхъ, становленіи и снятіи съ якоря, поворотахъ, и проч., гардемарины должны быть росписаны по мѣстамъ и каждому назначена должность, которую они обязаны исполнять со всевозможною точностію (за чѣмъ гг. офицерамъ имѣть

строгое смотрѣніе). Во время же бранія и отдаванія рифовъ, крѣпленія и отдаванія парусовъ, поднятіи и спускѣ брамъ-реевъ, становленія лиселей и проч., на каждый марсъ назначать по два гардемарина, изъ коихъ одинъ обязанъ смотрѣть за правымъ, а другой за лѣвымъ ноками, а кромѣ того для присмотра за фокомъ и гротомъ, назначить еще по одному на каждый огонъ штага; (въ случаѣ, что гардемаринъ на кораблѣ будетъ недостаточно, то назначать ихъ туда гдѣ болѣе признается нужнымъ)

6) Всѣ приказанія отдаваемыя со шканецъ на марсы, должны принимать назначенные тамъ гардемарины и отвѣчать на оныя. Равномѣрно если потребуется подтянуть или отдать на низу какую либо снасть, то всякому другому кромѣ гардемарина, кричать сверху запрещается. Онъ одинъ долженъ о семъ давать знать и такъ чтобъ на низу было слышно.

7) Гардемарины обязаны наблюдать во всякомъ мѣстѣ гдѣ они по росписанію назначены, чтобъ нижніе чины вблизи ихъ находящіеся, не только не шумѣли но и не разговаривали. Обязаны также понуждать и поощрять людей къ должности, и въ особенности наблюдать чтобъ всякая работа производилась съ живостію.

8) Ни одно гребное судно не должно съ корабля отправляться безъ гардемарина, и въ такомъ случаѣ онъ подлежитъ отвѣтственности за всякой безпорядокъ на ономъ случившійся; вахтеннымъ же офицерамъ при семъ вмѣнить въ обязанность, чтобъ всякой разъ, когда вѣтръ позволитъ, гардемарины отправлялись подъ парусами, которые и поставлены бы были должнымъ образомъ. Равно и при возвращеніи ихъ, наблюдать, чтобъ паруса стояли хорошо и приставали бы къ бор-

ту какъ должно, въ противномъ случаѣ на каждое таковое упущеніе дѣлать имъ свое замѣчаніе.

9) Гардемарины отправляющіеся по должности на берегъ или на какое либо изъ судовъ эскадры, должны быть чисто и порядочно одѣты.

10) Дабы гардемарины не могли забыть пріобрѣтенныхъ ими теоретическихъ познаній въ корпусѣ, то свободнымъ отъ должностей, ежедневно назначается классъ, отъ 9 до 10 часовъ до полудня, гдѣ обязаны въ продолженіе сего времени заниматься съ ними гг. корпусные офицеры.

11) Гардемарины обязаны завести небольшія книжки, заключающія въ себѣ номера коекъ и всѣ росписанія нижнихъ чиновъ. Книжки сіи, они должны имѣть во всякое время при себѣ, дабы при малѣйшемъ востребованіи, каждый изъ нихъ могъ немедленно повѣрить число людей, и знать, кто изъ нижнихъ чиновъ ненаходиться на своемъ мѣстѣ, равно какъ и узнавать по номерамъ, кому принадлежатъ неподвѣшенныя или валяющіяся койки или чемоданы, и въ такомъ случаѣ приказывать оныя убрать или доносить о томъ вахтенному лейтенанту.

12) При свистѣ коекъ на верхъ или внизъ, вахтенные гардемарины должны быть разставлены по разнымъ мѣстамъ около коечныхъ сѣтокъ и стараться чтобъ въ первомъ случаѣ, койки укладывались въ сѣтки какъ можно скоро и ровно; а въ послѣднемъ, убирались бы со всевозможною поспѣшностію.

13) Гардермарины, стоявшіе утреннюю вахту отъ 4 до 8 часовъ, по смѣнѣ своей, обязаны явиться къ г. капитанъ-лейтенанту или исправляющему должность его старшему офицеру, который до 9 часовъ употребитъ ихъ къ присмотру за внутреннею чистотою корабля внизу, а послѣ того должны уже идти въ

классъ какъ выше сказано въ (§ 10) и заниматься тамъ до 10 часовъ.

14) Когда гребныя суда не заняты какою либо должностію по кораблю, то посылать гардемаринъ ѣздить подъ парусами на гребныхъ судахъ, пріучать ихъ къ управленію оными, къ постановленію на оныхъ должнымъ образомъ парусовъ, строить эволюціи по имѣющимся на кораблѣ сигналамъ и проч. и проч.

Кромѣ сего при хорошей погодѣ и въ удобное послѣ полдня время, ежедневно употреблять одинъ часъ, для занятія гардемаринъ нижеслѣдующими практическими упражненіями.

Въ понедѣльникъ: на ютѣ со шкипером заниматься такелажною работою какъ-то: вязать узлы, сплесни-вать веревки, остропливать блоки и проч. и проч.

— *Вторникъ:* на шканцахъ, при одномъ изъ корпусныхъ офицеровъ, обучаться ружейной экзерциціи и стрѣльбѣ изъ орудій.

— *Среду:* брать рифы и крѣпить крюсель; при семъ случаѣ, около стеньги назначать крюсельныхъ матросъ.

— *Четвертокъ:* съ артиллерійскимъ офицеромъ на шканцахъ у 8-ми или 12 фунт. пушки, обучаться пушечной экзерциціи.

— *Пятницу:* учить поварачивать крюсъ-брамъ или бомъ-брамъ-рея, ставить и убирать крюсъ-брамсель и бомъ-брамсель.

— *Субботу:* обучаться сабельной и шпажной экзерциціямъ.

2.

Николаевъ. 21 Октября 1833 года

Извѣстно, что на корабляхъ, фрегатахъ и другихъ судахъ, подъ бакомъ, гдѣ помѣщается кухня, внутрен-

нія стѣны бортовъ и пазы верхней палубы, подвергаются копоти отъ дыму, да и самая краска отъ духоты и жару весьма скоро желтѣетъ и представляетъ сію часть судна въ неопрятномъ и черномъ видѣ. Дабы отвратить таковое безобразіе и содержать во всегдашней чистотѣ оную, я нахожу самымъ ближайшимъ къ тому средствомъ, постановить непремѣннымъ для всѣхъ гг командировъ судовъ правиломъ, чтобы въ той палубѣ, гдѣ помѣщается кухня, начиная отъ нея, до самаго носу, какъ стѣны бортовъ, такъ и верхняя палуба, были, вмѣсто крашенія, какъ теперь дѣлается, выбѣлены извѣстью (кромѣ пушечныхъ станковъ, которые должны оставаться въ прежнемъ видѣ); каковая побѣлка, съ большею удобностію и несравненно меньшими, противъ употребляемыхъ красокъ, издержками, можетъ быть подновляема каждый разъ, когда сіе окажется нужнымъ, для всегдашняго сохраненія должной въ томъ мѣстѣ чистоты.

О чемъ, для надлежащаго, отъ кого зависѣть будетъ по сему исполненія, по Черноморскому вѣдомству объявляю.

3.

Николаевъ. 28 Октября.

Находя полезнѣйшимъ имѣть нижніе галсы и шкоты на судахъ, вмѣсто одинакихъ, двойные и остроконечные, и отмѣняя по сему употребленіе одинакихъ, какъ менѣе соотвѣтствующихъ своему назначенію, я предлагаю, отнынѣ впредь всѣ суда Черноморскаго флота снабжать нижними шкотами и галсами двойными, остроконечными, тросовой работы, по размѣреніямъ, въ прилагаемой у сего таблицѣ означеннымъ, и о томъ, для непремѣннаго, отъ кого зависитъ исполненія, по Черноморскому вѣдомству объявляю.

Къ № 5.

	Длина и толщина остроконечныхъ галсовъ и шкотовъ, долженствующихъ впредь заготовляться для военныхъ судовъ Черноморскаго флота	Длина.	Толщина.
Корабли.	3-хъ дечный большаго размѣра. Грота-галсовъ остроконечныхъ двойныхъ	47′	6
	Грота-шкотовъ	47′	6
	3-хъ дечный малаго размѣра. Грота-галсовъ остроконечныхъ двойныхъ	45	6
	Грота-шкотовъ	45	6
	2-хъ дечный большаго размѣра. Грота-галсовъ остроконечныхъ двойныхъ	45	6
	Грота-шкотовъ	45	6
	2-хъ дечный малаго размѣра. Грота-галсовъ остроконечныхъ двойныхъ	41	5½
	Грота-шкотовъ	41	5½
Фрегаты.	Фрегатъ большаго размѣра. Грота-галсовъ остроконечныхъ двойныхъ	40	5½
	Грота-шкотовъ	40	5½
	Фрегатъ средняго размѣра. Грота-галсовъ остроконечныхъ двойныхъ	39	5
	Грота-шкотовъ	39	5
	Фрегатъ малаго размѣра Грота-галсовъ остроконечныхъ двойныхъ	32	4½
	Грота-шкотовъ	32	4½
Корветъ и Бомбардир. 3-хъ мачтовое.	Грота-галсовъ остроконечныхъ двойныхъ	30	4
	Грота-шкотовъ	30	4
Бригъ большаго размѣра и Бомбард. 3-хъ мачтовое.	Грота-галсовъ остроконечныхъ двойныхъ	28	3½
	Грота-шкотовъ	28	3½
Бригъ больш. размѣра	Грота-галсовъ остроконечныхъ двойныхъ	26	3½
	Грота-шкотовъ	26	3½

4.

Обращая вниманіе на происходящую медленность въ подъемѣ гребныхъ судовъ на корабля и другія суда, посредствомъ употребляемыхъ нынѣ строповъ, тогда какъ для сего каждое гребное судно имѣетъ вколоченные въ штевни и киля рымы, посредствомъ которыхъ означенные работы могутъ производиться гораздо съ большею поспѣшностію, и полагая, что употребленіе въ семъ случаѣ строповъ, могли допустить однѣ лишь опасенія въ благонадежности рымовъ тѣхъ; я, посему, нужнымъ нахожу, постановить правиломъ, дабы впредь на дѣланіе и укрѣпленіе ихъ, обращено было особенное со стороны занимающихся симъ художниковъ, вниманіе, и чтобы вещи сіи были приготовляемы изъ хорошаго желѣза и достаточной толщины, подъ личною мастеровъ сихъ художествъ отвѣтственностію за всякія несчастныя послѣдствія, какія отъ неблагонадежности рымовъ произойти могутъ; равнымъ образомъ и гг. командирамъ судовъ вмѣняется въ особенную обязанность, осматривать со всѣмъ вниманіемъ вещи тѣ, на всѣхъ состоящихъ въ вѣдѣніи ихъ гребныхъ судахъ, и немедленно требовать перемѣны всѣхъ неблагонадежныхъ рымовъ, а затѣмъ уже, посредствомъ ихъ, производить подъемъ и спускъ на воду всѣхъ гребныхъ судовъ; всякое же со стороны гг. командировъ въ семъ случаѣ недосмотрѣніе не изъемлетъ ихъ строгой за то отвѣтственности.

5.

Во время кампаніи сего года, когда на Одесскомъ рейдѣ находился *второй* отрядъ судовъ флота Черноморскаго

флота, у многихъ изъ нихъ, отъ бывшаго тогда крѣпкаго вѣтра и большой зыби, переломились румпеля.

Приписывая причину таковаго поврежденія наиболѣе тому, что на здѣшнихъ судахъ непмѣется такъ называемыхъ рулевыхъ клиньевъ, которые бы запущались, во время стоянія судна на якорѣ, по сторонамъ руля въ отверстіе, въ кормовой части рундукомъ прикрываемое, и такимъ образомъ препятствовали всякому движенію руля, удерживаемаго теперь токмо однимъ румпелемъ, я, для отвращенія на будущее время подобныхъ поврежденій и сопряженнаго съ тѣмъ замѣшательства, а также затрудненій и медленности, происходящихъ при перемѣнѣ изломавшагося румпеля, предлагаю къ надлежащему, отъ кого слѣдуетъ, исполненію, дабы таковыми клиньями снабжены были всѣ суда Черноморскаго флота, и чтобы, сверхъ того, на тѣхъ изъ нихъ, гдѣ румпеля остаются еще деревянные, устроены были для нихъ желѣзныя гнѣзда съ обухами, сообразно рисунку, у сего прилагаемому, дабы на случай переломленія румпеля, безъ всякаго затрудненія можно было, посредствомъ обуховъ тѣхъ, оставшіяся въ рулѣ конецъ румпеля, тотчасъ вмѣстѣ съ гнѣздомъ вытащить. (См. чертежъ № 5)

6.

Николаевъ. 24 Мая 1834 годл.

Господинъ морской министръ, отъ 6 числа сего Мая № 2417, сообщаетъ мнѣ, что по Высочайшему повелѣнію, испытаны были два способа укладки якорей: 1-й, лапою на форъ-русленъ, и 2-й, для дальнихъ плаваній, лапою на бортъ корабля.

Первый способъ испытанъ былъ на кораблѣ «Іезекіиль» и признанъ удобнымъ потому, что лапы якоря, при укладкѣ онаго на форъ-русленъ, поднимаются выше противу прежняго, что весьма полезно при большомъ волненіи, и что напротивъ того, второй способъ, укладывать якорь лапою на бортъ, оказался неудобнымъ, какъ потому, что для сего потребны особенныя подѣлки, такъ и потому, что не всегда можно уложить якорь на бортъ, какъ сіе случилось и на кораблѣ «Смоленскъ», гдѣ якорь по длинѣ веретена не могъ пройти между крамбола и фокъ-вантъ, почему Кронштадтское Общее Собраніе полагаетъ сего послѣдняго способа укладки якорей, не вводить въ общее употребленіе, но предоставить каждому командиру въ дальнихъ плаваніяхъ, слѣдовать оному, буде найдетъ сіе полезнымъ.

По доведеніи о семъ до свѣдѣнія Государя Императора, Его Императорское Величество, изъясненное выше заключеніе Кронштадтскаго Общаго Собранія, изволилъ одобрить.

О чемъ, для исполненія таковой Высочайшей Государя Императора воли, по Черноморскому флоту объявляю.

7.

Николаевъ. Ноября 10 дня 1837 года.

Къ сохраненію брандспойтовыхъ вадеръ-шлянговъ при пожарныхъ, по всѣмъ госпиталямъ сухопутнаго вѣдомства инструментахъ, введена издавна, и съ большою пользою употребляется смазка ихъ, особеннаго рода составомъ изъ 1 пуда чистаго дегтю, 4 фунт. несоленаго говяжьяго сала, 2 фунт. желтаго воска и 2 фунт. терпентина жидкаго, смѣшанныхъ вмѣстѣ и стопленыхъ на вольномъ жару. Находя весьма полез-

нымъ, чтобы испытанное средство это, весьма вѣрно предохраняющее вадеръ-шланги отъ преждевременной порчи, было введено на судахъ Черноморскаго флота, и предоставляю гг. судовымъ командирамъ употреблять его на судахъ имъ ввѣренныхъ, смазывая новые, не бывшіе въ употребленіи вадеръ-шланги, теплымъ этимъ составомъ въ продолженіи трехъ дней по одному разу, развѣшивая ихъ притомъ для просушки на вольномъ воздухѣ и повторяя въ послѣдствіи эту смазку, чрезъ каждые два или три мѣсяца.

О чемъ для надлежащаго исполненія по всему Черноморскому вѣдомству и объявляю, предваряя, что нужные припасы на смазку, въ первый разъ по изготовленіи вадеръ-шлангова, будутъ отпущены отъ порта, а въ послѣдствіи гг. командиры, обязаны будутъ приготовлять составъ этотъ для смазки, собственно изъ судовыхъ припасовъ, и смазывать шланги чрезъ каждые три мѣсяца или чаще.

8.

Николаевъ. Января 11 дня 1838 года.

Изъ доходящихъ ко мнѣ свѣдѣній о потерѣ съ судовъ якорей, усмотрѣно мною, что большая часть якорныхъ канатовъ рвались, или у самыхъ штыковъ, или на длинѣ отъ 7 до 10 сажень. Обстоятельство это убѣждаетъ меня, что подобныя потери казны есть безъ всякаго сомнѣнія, слѣдствіе недостатка хозяйственной распорядительности судовыхъ командировъ, въ отношеніи сбереженія канатовъ, и заключаются въ томъ, что канаты остаются постоянно привязанными къ якорямъ во время даже нахожденія судовъ въ гавани, вмѣсто того, что должно бы было каждый разъ, по

окончаніи кампаніи, ихъ отвязывать, снимать клетень и, просушивъ совершенно бывшій въ водѣ конецъ, осмаливать его горячею смолою и убирать на низъ до приготовленія къ новой кампаніи; безъ чего концы канатовъ прѣютъ и приходятъ преждевременно въ худость.

Въ отвращеніе сего, нужнымъ нахожу постановить на будущее время для непремѣннаго руководства слѣдующее правило:

Во время стоянія судовъ въ гавани у приставей, отвязывать непремѣнно канаты отъ якорей, (кромѣ одного, на случай непредвидимой надобности), снимать съ нихъ клетень, пробовать концы, бывшіе въ водѣ подъ клетнемъ и на штыкахъ; если они при пробѣ окажутся неблагонадежными, то отрубить оныхъ столько, сколько признается нужнымъ; послѣ того просушивъ и осмоливъ горячею смолою совершенно высохшіе уже концы, убирать канаты внизъ, до новаго приготовленія судовъ къ слѣдующей навигаціи.

Правило это должно быть во всей строгости соблюдаемо командирами всѣхъ судовъ, какъ въ Севастополѣ такъ и въ другихъ портахъ зимующихъ, подъ неослабнымъ наблюденіемъ, въ Севастополѣ, г. командующаго тамошнимъ портомъ, а въ Николаевѣ г. оберъ-интенданта; пробу же сомнительныхъ концовъ канатовъ производить въ присутствіи всѣхъ судовыхъ офицеровъ, по правиламъ о пробѣ такелажа, даннымъ отъ меня интендантству въ руководство, при предложеніи на имя старшаго члена общаго присутствія интендантства отъ 8 Января 1835 года № 2541; каковыя правила г. оберъ-интендантъ и неоставитъ сообщить по принадлежности.

9.

Николаевъ. Іюля 13

До свѣдѣнія моего дошло, что въ нѣкоторыхъ экипажахъ мѣдные патронные ящики, заведенные для предохраненія пороха отъ порчи, по наполненіи ихъ патронами, хотя и закрываются втулками, но втулки сіи, оставаясь вокругъ незамазанными замазью, не предохраняютъ патроновъ отъ вліянія на нихъ сыраго внѣшняго воздуха, и такимъ образомъ по прежнему подвергаютъ ихъ порчи.

Приписывая обстоятельство это недостатку вниманія нѣкоторыхъ экипажныхъ командировъ къ цѣли назначенія патронныхъ ящиковъ, я нужнымъ нахожу объявить по Черноморскому вѣдомству, къ непремѣнному, отъ кого слѣдуетъ, исполненію, чтобы патронные ящики, каждый разъ, когда въ нихъ будутъ положены или оставаться патроны, замазывались немедленно, вокругъ втулокъ замазкою, и чтобы порохъ, изъ всѣхъ тѣхъ ящиковъ, которые такимъ образомъ не закрывались, былъ немедленно выбранъ, для употребленія при надобности на учебные выстрѣлы, а вмѣсто того, сдѣланы были новые изъ совершенно сухаго и чистаго пороха патроны, для сбереженія ихъ въ помянутыхъ ящикахъ, согласно съ настоящимъ наставленіемъ, за точнымъ исполненіемъ коего, со стороны командировъ флотскихъ экипажей, не оставятъ наблюдать гг. бригадные и дивизіонные ихъ начальники. Подобныя правила принять въ руководство и относительно сбереженія пушечныхъ картузовъ въ заведенныхъ для того на корабляхъ и другихъ судахъ Черноморскаго флота, мѣдныхъ ящикахъ, съ тѣмъ только изъятіемъ что всякое неисполненіе сихъ правилъ на судахъ,

останется непосредственно на отвѣтственности судовыхъ командировъ.

10.

Николаевъ. Марта 31 1839 г.

Изъ произведенныхъ на англійскомъ королевскомъ пароходѣ «Спитфайеръ» опытовъ надъ способомъ предохраненія внутреннихъ сторонъ паровыхъ котловъ отъ накипи морской воды, посредствомъ употребленія особаго состава, изобрѣтеннаго старшимъ машинистомъ парохода того г. Джонсомъ, оказалось, что при тщательномъ смазываніи симъ составомъ внутренности паровыхъ котловъ, не только не пристаетъ къ нимъ накипь соленой воды или какая другая осадка, но что самые котлы могутъ прослужить покрайней мѣрѣ одною четвертою частію времени долѣе; сократится расходъ угля для дѣйствія параходовъ, значительно облегчится работа при очищеніи котловъ и устранится необходимость впускать въ нихъ прѣсную воду, и что чѣмъ долѣе и чаще будетъ употребляемъ составъ этотъ, тѣмъ чище будутъ котлы внутри.

Желая воспользоваться столь полезнымъ открытіемъ введеннымъ уже въ употребленіе на всѣхъ параходахъ англійскаго королевскаго флота, и объявляю къ точному и непремѣнному, отъ кого слѣдуетъ, исполненію, дабы означенный способъ и правила употребленія онаго, были нынѣ же приняты въ руководство на всѣхъ пароходахъ Черноморскаго вѣдомства.

Пропорція помянутаго состава для парохода первой величины (отъ 200 и болѣе силъ) должна состоять изъ 16 фунтовъ растопленнаго говяжьяго сала и 2 фунтовъ карандашнаго поропка, хорошо смѣшанныхъ между собою, которымъ и обмазывать наружныя сто-

роны печныхъ проходныхъ трубъ въ паровыхъ котлахъ, какъ равно и внутреннія части самыхъ котловъ, гдѣ только можно достать обыкновенною кистью, употребляемою для замазыванія пазовъ смолою, стараясь повторять это при всякомъ удобномъ случаѣ, и въ особенности послѣ продолжительныхъ переходовъ. — Выпускать воду изъ котловъ надобно, по обыкновенію, каждые два часа, потому, что безъ необходимой предосторожности этой, нельзя ожидать, чтобы составъ могъ въ полной мѣрѣ предохранить бока котловъ отъ прилипающей къ стѣнамъ ихъ накипи; выпускъ воды уноситъ съ собой большую часть нечистоты, за тѣмъ остающаяся накипь легко можетъ быть очищена рукой посредствомъ пеньки. Послѣ продолжительныхъ переходовъ, тонкой слой осадки или накипи, которыми покроются стѣны, при слабомъ удареніи по листамъ обмазаннымъ съ внутреннихъ сторонъ составомъ, станетъ самъ собою отваливаться большими кусками, не употребляя для того кирки, дѣлающей листы шероховатыми и слѣдовательно болѣе способными для удержанія на себѣ накипи; чрезъ что увеличивается только работа людей при очищеніи, а кромѣ того повреждаются и самые котлы. — Десять фунтовъ говяжьяго сала и полтора фунта карандашнаго порошка достаточно будетъ для параходовъ меньшей величины (отъ 80 до 150 силъ) послѣ каждаго перехода; если же плаваніе было весьма продолжительно, то составомъ изъ этой пропорціи обмазывать надобно два раза, слѣдовательно удвоить составъ.

Нужные для этого состава матеріалы отпускать отъ Адмиралтейства по требованіямъ командировъ параходовъ, которые обязываются отдавать въ томъ надлежащій въ свое время отчетъ, и о результатѣ сего новаго введенія, по окончаніи кампаніи, мнѣ донести съ

обстоятельнымъ показаніемъ мѣры сбереженія при семъ случаѣ угля и дровъ противу прежняго ихъ употребленія.

11.

Николаевъ, Ноября 29 дня 1843 г.

Прилагаемые при семъ правила, относящіяся до постановленія и уборки лиселей, и слѣдующіе къ оным два чертежа, предоставляю командирамъ кораблей, фрегатовъ и прочихъ судовъ Черноморскаго флота, принять къ надлежащему руководству безъ отступленія.

ПРАВИЛА ОТНОСЯЩІЯСЯ ДО ПОСТАНОВЛЕНІЯ И УБОРКИ ЛИСЕЛЕЙ.

Смотри чертежи А и В.

Вооруженіе выстрѣла.

а) *Топенантъ*: основывается между блокомъ у обуха въ мачтовомъ чикеѣ и блокомъ со шкентелемъ отъ желѣзнаго бугеля (на четвертой части выстрѣла отъ нока), и тянется на бакѣ. (*)

б) *Задній брасъ:* тянется на шкафутѣ чрезъ пикивъ близъ фока-шкота.

в) *Гордень для отваливанія выстрѣла:* коренной конецъ привязывается за выстрѣлъ у бугеля, проходитъ въ блокъ со свитнемъ, привязанный за шейку нокового бугеля на фока-реѣ, потомъ идетъ въ блокъ у мач-

(*) Шкентель дѣлается для того, чтобы привязывать за него подъ самымъ блокомъ лееръ во время стоянки на якорѣ. За этотъ лееръ люди придерживаются при входѣ на гребныя суда, стоящія у выстрѣла.

товаго эзельгофта и проводится чрезъ канифасъ-блокъ у фокъ-мачты.

Вооруженіе унтеръ-лиселя.

г, *Фалъ:* коренной конецъ крѣпится на срединѣ лисель-рея, проходитъ въ блокъ со свитнемъ, привязанный за нижній лисель-спиртъ спереди его, не далѣе какъ въ одномъ футѣ отъ нока; потомъ проходитъ въ блокъ, заложенный гакомъ за стеньгъ-шкентель и оттуда въ канифасъ-блокъ у мачты.

д) *Галсъ:* коренной конецъ завязывается въ наружный нижній уголъ лиселя, проходитъ въ блокъ, привязанный къ самомуноку выстрѣла, тянется на шкафутѣ чрезъ шкифъ въ одной подушкѣ со шкивомъ для фока шкота.

е. ж.) *Шкоты двойные:* вяжется срединой за внутренній нижній уголъ лиселя; одинъ изъ нихъ проходитъ чрезъ блокъ, привязанный за секторъ выстрѣла, проводится въ пушечный портъ и тянется на бакѣ; другой, служащій для уборки лиселя, идетъ чрезъ коечныя сѣтки и берется на бакъ

з) *Гитовъ:* коренной конецъ завязывается въ наружный нижній уголъ лиселя спереди его, идетъ въ коушъ, пришитый также спереди на срединѣ лиселя; потомъ тянется чрезъ блоки на нокѣ лисель-рея и подъ фока-реемъ на бакѣ.

(*Смотри чертежъ*).

и) *Оплаверъ:* коренной конецъ завязывается во внутренній верхній уголъ лиселя, проходитъ въ блокъ подъ фока-реемъ, привязанный на такомъ разстояніи, чтобы верхняя шкаторина лиселя вытягивалась туго, и тянется у мачты на бакѣ.

Вооруженіе форъ-марса-лиселя.

i) *Фалъ*: коренной конецъ вяжется на $^1/_3$ лисель-рея отъ мачты, проходитъ въ блокъ, привязанный за шейку ноковаго бугеля марса-рея, оттуда въ блокъ на стеньговомъ эзельгофтѣ, и тянется въ блокъ у мачты на бакѣ.

к) *Галсъ*: вязывается въ наружный нижній уголъ лиселя, проходитъ въ блокъ, привязанный къ сектору въ самомъ нокѣ нижняго лисель-спирта, на которомъ и обращается во всѣ стороны, и тянется на шкафутѣ чрезъ блокъ привязанный свитнемъ за переднюю гротъ-ванту по выше борта въ $1^1/_2$ саженяхъ. (*)

л) *Шкотъ двойной*: вяжется срединой за внутренній нижній уголъ лиселя; одинъ конецъ его проведенный сзади фока-рея, тянется у мачты, когда лисель поставленъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ служитъ для уборки лиселя въ штиль или при внезапномъ противномъ вѣтрѣ; другой конецъ его, служащій для уборки лиселя во всѣхъ другихъ случаяхъ, проводится впереди фока-рея и проходитъ въ канифасъ-блокъ на бакѣ впереди фокъ мачты.

м) *Гитовъ*: коренной конецъ вяжется за наружный конецъ лисель-рея, проходитъ въ коушъ на срединѣ бокового наружнаго ликъ-троса, оттуда въ блокъ у наружнаго нижняго конца лиселя спереди его и тянется на бакѣ чрезъ блокъ, привязанный за ближній край фокаштага на бушпритѣ (**).

(*) Гротъ-марса-лисель-галсъ тянется къ тому борту около кормоваго бокаица.

(**) Гротъ-марса-лисель гитовъ тянется въ блокъ на шкафутѣ.

н) *Рей-тали:* закладываются отъ эзельгофта до нока марса-рея и служатъ для поддержанія нока въ горизонтальномъ положеніи, ибо въ это время топенанты безполезны.

Вооруженіе форъ-брамъ-лиселя (*).

о) *Фалъ:* привязывается на одной трети лисель-рея отъ мачты, тянется въ блокъ надѣтый очкомъ на обухъ въ нокѣ брамъ-рея и задерживающійся деревяннымъ кляпышемъ, просунутымъ въ обухъ, потомъ идетъ въ блокъ привязанный за брамъ-такелажъ и тянется на форъ-марсѣ.

п) *Галсъ:* привязывается въ наружный нижній уголъ лиселя, проходитъ въ блокъ, привязанный къ сектору въ самомъ нокѣ брамъ-лисель-спирта, и тянется на форъ-марсѣ (**).

р) *Шкотъ:* привязывается во внутренній нижній уголъ лиселя и тянется на марсѣ; онъ служитъ и для растягиванія лиселя, когда ставятъ оный, и для уборки, когда спускаютъ.

12.

До свѣдѣнія моего дошло, что на многихъ судахъ лопаются цѣпные канаты, и что, при подъемѣ якорей, часто оказываются оные съ изломаннымъ штокомъ или безъ лапъ, каковыя потери относя болѣе къ неосторожности, при бросаніи якорей на большой глубинѣ или при большомъ ходѣ; ибо цѣпь, при паденіи

(*) Гротъ-брамъ лисель вооружается такимъ же образомъ.

(**) На мелкихъ судахъ, въ концѣ лисель спирта дѣлается для галса шкивъ.

съ якоремъ, въ первомъ случаѣ, собственною своею тяжестію, а во второмъ отъ сильнаго стремленія, кромѣ вреда корпусу судна, неизбѣжно должна если на первый разъ не совсѣмъ лопнуть, то натрудить слабѣйшія части ея, а также и самаго якоря, а потому, въ предупрежденіе отъ всякой подобной потери, предписываю всѣмъ гг. командирамъ военныхъ и транспортныхъ судовъ, принять на будущее время за непремѣнное правило. 1-е, когда случится идти къ якорной стоянкѣ на большую глубяну, подобно Сухумской, то бросать якорь съ пеньковымъ канатомъ; и 2-е, на небольшой глубинѣ, допускающей положить якорь съ цѣпнымъ канатомъ, строго наблюдать, чтобы бросать оный тогда уже, когда судно будетъ имѣть самый малый ходъ, и потомъ постепенно выпускать цѣпи, не менѣе 50-ти сажень и болѣе сообразно обстоятельствамъ.

13.

Корабль «Двѣнадцать Апостоловъ», на Севастопольскомъ рейдѣ

Мая 26 дня 1849 года.

Замѣтивъ неоднократно, что командиры кораблей и прочихъ судовъ, желая придать борту болѣе чистоты при окрашиваніи, приказываютъ скоблить старую краску; я полагаю, что таковый способъ, составляетъ совершенно излишнюю работу, и болѣе вреденъ, чѣмъ приноситъ пользы для судна: ибо бортъ отъ оскобленія не только не будетъ глаже, но напротивъ того, получитъ ямы и другія неровности; а потому я предлагаю всѣмъ командирамъ кораблей и прочихъ судовъ, впредь такихъ скобленій не производить, и принять за правило: равнять краску на бортѣ, или пемзою, или другимъ подобнымъ пемзѣ средствомъ.

ИНСТРУКЦІЯ

ВИЦЕ-АДМИРАЛА ЛАЗАРЕВА.

ВАХТЕННЫМЪ ЛЕЙТЕНАНТАМЪ.

1.

Всѣ приказанія капитанъ-лейтенанта принимать какъ собственно отъ капитана и чинить по онымъ немедленное исполненіе.

2.

Всѣ работы случающіяся на верху, производить тихо, и безъ замѣшательства, а потому требуется, чтобы гг. вахтенные офицеры строго запрещали кому либо изъ нижнихъ чиновъ, во время работы разговаривать; и притомъ наблюдали бы, чтобъ всякая работа отправлялась съ одинакою живостію, и не позволять даже самой бездѣлицы исполнять съ какимъ либо равнодушіемъ.

3.

При всякой перемѣнѣ вѣтра, или погоды днемъ или ночью, при усмотрѣніи берега, судовъ, или огней и вообще при всякихъ необыкновенныхъ случаяхъ могу-

щихъ встрѣтиться въ морѣ и на якорѣ, гг. вахтеннымъ офицерамъ предписывается немедленно увѣдомлять капитана.

4.

Вступившему на вахту г. лейтенанту предписывается ежели то въ портѣ: поставить себѣ первою обязанностію осмотрѣть, чтобы канаты были чисты какъ отданныхъ такъ и запасныхъ якорей, маты въ клюзахъ, и на переборкахъ у клюзъ—бака порядочно положены и штерты отъ оныхъ пряхвачены; канатные битенги были бы чисты и никогда на оныхъ ничего бы не лежало, канатные стопора заложены какъ должно и на всѣхъ была бы ровная сила, а особенно въ крѣпкой вѣтръ; тогда кромѣ всѣхъ сихъ предосторожностей; посылать еще осматривать каждой часъ подвахтеннаго своего офицера и замѣчать не третъ ли гдѣ канатъ и не перетираются ли маты.

5.

Ежели подъ парусами, то вступившему на вахту г. лейтенанту обратить первое свое вниманіе на имѣющія паруса какъ то: обрасоплены ли реи соразмѣрно вѣтру, чтобъ шкоты натянуты были до мѣста, и фалы подняты до мѣста; брасы, топенанты, бакштаги и нижніе бей-футы туги; ежели корабль будетъ идти бейдевиндъ или 7 румбовъ отъ вѣтра и брамсели закрѣплены, то брамъ-реи были бы обрасоплены по вѣтру; во всякое другое время прямо и невысоко отъ эзельгофта.

Кливеръ и стаксель-леера туги и фалы подняты до мѣста и пр. словомъ сказать: всѣ паруса должны быть въ такомъ видѣ, въ какомъ они всегда должны быть

на военномъ кораблѣ, и ежели найдется, что либо тому противное, то немедленно приступить къ исправленію оныхъ, не смотря ни на какія неудовольствія могущія произойти отъ того съ смѣнившимся съ вахты офицеромъ, тѣмъ болѣе, что чрезъ оное снисхожденіе, военное судно можетъ потерять на время и видъ свой и достоинство.

6

Когда приказано будетъ вызвать команду на верхъ для какихъ либо работъ, то непремѣнно наблюдать, чтобы боцманъ находящійся на шкафутѣ, свисталъ бы одинъ, прокричавъ причину вызова людей, какъ-то: рифы брать, поворачивать, съ якоря сниматься, парусовъ прибавлять, парусовъ убавлять и проч. и проч. Унтеръ-офицеры же должны быть въ декѣ у люковъ и выслушавъ свистъ и слова отъ боцмана, обязываются тоже самое повторить и понуждать людей на верхъ.

При браніи коекъ, первой свистъ долженъ означать, чтобъ люди встали всякой у своей койки, а по второму, всѣмъ нести на низъ, когда же приказано будетъ свистать къ вину, обѣдать или ужинать, то въ такихъ случаяхъ, какъ боцманъ, такъ и всѣ унтеръ-офицеры, должны собираться въ одно мѣсто и свистать всѣ вмѣстѣ.

7.

Въ продолженіи вахты своей ежели въ портѣ, предписывается г. вахтенному лейтенанту наблюдать, чтобъ верхняя палуба была какъ можно чиста и на рострахъ все порядочно уложено; реи были бы во всякое время прямы и не выше положенной мѣры отъ взельгоф-

та; т. е. форъ и гротъ-марса-реи-были бы на 1 футъ, крюсель-рея на 8 дюймъ, а брамъ и бомъ-брамъ реи на ½ фута; снасти были бы всѣ вытянуты, порядочно закрѣплены и уложены, вымпелъ и флюгарка всегда бы были оправлены и флагъ поднятъ до мѣста; ежели дымъ-зейль или виндъ-зейли подняты, то поставлены бы были какъ можно прямо, въ противномъ случаѣ дѣлаютъ они видъ снаружи весьма безобразной. Мѣдь на шканцахъ, кофельнагели и другія желѣзныя вещи вычищены; гальюнъ всегда скаченъ и чистъ. Швабры вымыты и развѣшены по сдѣланнымъ для того леерамъ, за бортомъ или съ марсовъ и салинговъ ни какихъ снастей бы не висѣло, равно какъ и кабалокъ на выблинкахъ и другихъ снастяхъ; какъ русленя такъ и весь корабль обметаемъ чрезъ каждые 4 часа.

8.

Все что свозится и привозится на корабль, поднималось на таляхъ или горденяхъ съ грота-реи чрезъ шкафутъ, кромѣ развѣ такихъ малыхъ вещей, которыя можно передать изъ рукъ въ руки, въ пушечной же бортъ особенно запрещается, чтобъ кто либо изъ матросъ пролѣзалъ или принималъ въ оной что либо со шлюпки или отдавалъ въ оную. Запрещается равномѣрно выбрасывать изъ портовъ, какой либо соръ или кости и выливать помои, а всякую нечистоту выносили бы на гальюнъ и не иначе выбрасывали какъ опустивши напередъ довольно низко въ воду.

9.

Послѣ спуска или подъема на корабль какихъ либо тяжестей, немедленно снимать всѣ тали и горденя

какъ съ реевъ такъ и съ грота-штага, даже ежели бы то случалось и понѣскольку разъ; тали приказать убрать на низъ а горденя уложить порядочно на марсѣ, съ подтвержденіемъ, чтобъ они при малѣйшей надобности были бы готовы.

10.

Когда нижнія порты или полу-порты въ опоръ-декѣ бываютъ отворены, то смотрѣть чтобъ оные находились всѣ въ горизонтальномъ положеніи; и ежели нѣкоторые изъ нихъ въ продолженіи дня покривятся, то приказать поровнять; около шпигатовъ какъ внутри такъ и снаружи было бы чисто; выстрѣлки были бы горизонтальны и ахтеръ-товъ порядочно закрѣпленъ и чистъ отъ заносной травы или кабалокъ.

11.

Шлюпки чтобъ никогда у борта не стояли, а по пріѣздѣ немедленно къ выстрѣлу оттягались или отдавались на бакштовъ.

12.

Во время мытья палубъ наблюдать, чтобъ унтеръ-офицеры и всѣ матросы непремѣнно снимали бы обувь и снизу брюки подвертывали. Карлисы, рѣшетчатые люки и трапы, были бы камнемъ съ пескомъ чисто вымыты; а всякая внутри краска обмыта щеткою и обтерта порядочно сдѣланною для того шваброю.

13.

Предъ мытьемъ палубы или метеньемъ оной, снасти никакъ непозволять складывать въ коечные сѣтки, а непремѣнно складывать на кофельнагели.

14.

По окончаніи мытья палубъ, всѣ мѣста были бы сухо вытерты и въ особенности гдѣ вода застаивается, какъ-то: подъ пушечными станками и проч. Послѣ же того какъ совсѣмъ высохнетъ и снасти будутъ уложены, то наблюдать, чтобъ всѣ подвижныя на бакѣ и шканцахъ вещи были при своихъ мѣстахъ, какъ-то: нактоузы, марса-фальныя кадки и проч. и чтобы ничего не нужнаго, какъ то: гольковъ, каинфасъ-блоковъ, драйковъ и тому подобнаго, ни на шканцахъ ни на бакѣ не оставалось.

15.

Каждый день по окончаніи обѣда нижнихъ чиновъ и предъ тѣмъ временемъ какъ должно давать койки, непремѣнно приказывать снасти всѣ сложить на кофельнагели, палубу вымести и опять оныя положить по прежнему.

16.

Не позволять сидѣть или лежать на русленяхъ или рострахъ, равномѣрно также не позволяется вѣшать ни какого платья или бѣлья снаружи ниже сѣтокъ, и даже ни въ какомъ другомъ мѣстѣ, кромѣ какъ тамъ, гдѣ отъ капитанъ-лейтенанта будетъ приказано.

17.

Для выноса коекъ на верхъ и уложенія оныхъ въ сѣтки полагается ¼ часа времени: равномѣрно ¼ часа полагается на убираніе оныхъ внизъ пока всѣ совершенно подвѣсятся, а потому всякой разъ, по про-

шествіи таковаго времени, посылать подвахтеннаго офицера внизъ осматривать въ обоихъ палубахъ не валяются ли гдѣ нибудь койки невынесенныя или неподвѣшенныя; и таковыхъ, чьи оныя окажутся, ежели то случиться отъ нерадѣнія, наказывать по своему разсмотрѣнію: Койки же тѣхъ, которые заняты какою нибудь особенною работою на верху и не могутъ отлучиться, или койки больныхъ, обязываются выносить и убирать тѣ, которые возлѣ ихъ подвѣшиваются.

18.

Когда приказано будетъ свистать койки на верхъ, то наблюдать, чтобы каждой выносилъ свою койку на плечѣ и дожидался бы въ такомъ положеніи покуда не уложатъ оную въ сѣтку; а оставлять на время на рострахъ, палубѣ или прислонять къ борту, вовсе не позволять; при убираніи коекъ на низъ, наблюдать тотъ же порядокъ.—Когда же койки находятся уложенными уже въ сѣткахъ, то какъ можно болѣе наблюдать, чтобъ никто на оныя не смѣлъ садиться или во время работы становиться ногами или вообще при всякомъ случаѣ гдѣ койки могутъ подвергнуться хотя малѣйшей нечистотѣ; приказать покрывать оныя чистыми брезентами а особенно на бакѣ и на шкафутѣ гдѣ сіи предосторожность еще болѣе необходима.

19.

Когда назначенъ день для мытья коекъ, то г. вахтенный офицеръ, на вахтѣ коего сіе будетъ производиться, рекомендуется строго наблюдать, чтобъ рядовые неупотребляли при семъ случаѣ ни песку ни голяковъ, чрезъ что койки прежде времени приходятъ въ вет-

хость, а терли бы одними щетками; послѣ же какъ койки высохнутъ и опустятся на низъ, то гг. ротнымъ командирамъ предписывается каждому въ своей ротѣ осмотрѣть, съ надлежащею ли чистотою койки у ввѣренныхъ имъ унтеръ-офицерахъ и рядовыхъ вымыты и ежели нѣтъ, то таковыхъ, у коихъ сіе окажется, наказывать по своему усмотрѣнію и заставить перемывать снова, для чего по извѣщенію о семъ г. капитанъ-лейтенанта, назначено будетъ отъ него время и мѣсто для развѣшиванія оныхъ.

20.

Находясь подъ парусами, кромѣ всѣхъ вышеозначенныхъ подробностей, до порядка и чистоты касающихся; рекомендую гг. вахтеннымъ офицерамъ наблюдать еще чтобъ журналъ въ продолженіи ихъ вахты веденъ былъ съ величайшею исправностію, и чтобъ кадеты бросающіе лагъ, не смѣли бы сами собою выставлять на доскѣ ходъ корабля, не донеся предварительно о томъ вахтенному лейтенанту, которой можетъ прибавлять оной судя по обстоятельствамъ и собственному своему сужденію.

21.

Во время ночныхъ вахтъ, гг. вахтеннымъ офицерамъ рекумендуется принять себѣ за правило перекликать унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ не менѣе какъ два раза въ вахту и тѣхъ которые не окажутся на лицо, наказывать по своему разсмотренію. Унтеръ-офицеры и рядовые должны быть перекликиваемы вахтеннымъ офицеромъ въ присутствіи вахтеннаго лейте-

ната а потому мѣсто для сего назначается у нактоуза, на каковой случай позволяется выносить ручной фонарь; первую перекличку приказать дѣлать какъ скоро ударитъ склянка, а прочіе по своему разсмотрѣнію какъ найдетъ за нужное.

22.

При постановленія фока и грота, имѣть непремѣнно по 6 человѣкъ на реяхъ, для раздергиванія быкъ и нокъ-горденей, а при поднятія или спущенія кливеровъ, или стакселей, ставить всегда по стольку людей на фалы или нералы, чтобы они могли бѣжать съ оными неостанавливаясь покуда тотъ или другой не будетъ совершенно до мѣста.

23.

Когда приказано будетъ положить гротъ-марсель на стеньгу, то имѣть непремѣннымъ правиломъ, немедленно послѣ того поправить грота-реи какъ по брасамъ такъ и по топенантамъ, равномѣрно осмотрѣть чтобъ обносные сезни были бы собраны въ небольшіе бухты и перекинуты на передъ.

24.

Идучи въ бейдевиндъ, положить себѣ непремѣннымъ правиломъ, чтобы навѣтренная шкаторина у парусовъ была бы по возможности туга, и какъ скоро булиня уже натянуты, то подвѣтренные брасы отдавать, исключая въ тихіе вѣтры, ибо въ противномъ случаѣ трудно сохранять марса-реи въ настоящемъ положеніи, въ крѣпкіе же вѣтры и особенно при килевой качкѣ раздергивать слабѣе.

25.

Неупустительно наблюдать, чтобъ во всѣхъ мѣстахъ гдѣ только покажется нужно, были положены маты; чтобъ ничего напрасно не перетирало, также приказать передъ смѣною съ вахты, марсовымъ унтеръ-офицерамъ, осмотрѣвъ все съ подробностію доносить себѣ о благосостояніи такелажа; къ 8 часамъ утра, потребовать себѣ таковаго же рапорта отъ шхипера, который взявъ съ собою старшаго корабельнаго плотника, долженъ начать свой осмотръ въ 7 часовъ и донести не только касательно цѣлости такелажа, но тщательно осмотрѣть всѣ краспицы, лонга-салинги, чиксы на мачтахъ, эзельгофты, реи, стеньги и проч. и проч.

26.

При крѣпленіи парусовъ въ обыкновенный вѣтръ, рекомендуется гг. вахтеннымъ лейтенантамъ, не прежде отдавать брамъ-фалы, какъ тогда, когда люди уже будутъ на салингахъ и приготовятся крѣпить оныя, (при нечаянно-нашедшемъ шквалѣ, или другомъ какомъ либо случаѣ, само по себѣ разумѣется, что сіе правило должно измѣнится); во время же боковыхъ вѣтровъ, какъ-то: бейдевиндъ, галфвиндъ,—подвѣтренные шкоты отдавать вмѣстѣ съ брамъ фалами, а навѣтренные гитовы осаживать и тѣмъ понуждать рею скорѣе идти на низъ; и не прежде отдавать навѣтренной шкотъ, какъ когда рея встанетъ на топенанты.

27.

При умѣренныхъ вѣтрахъ, имѣть всегда въ готовности лисели, фалы всѣ спущены, шкоты продѣты, и на нижнихъ лисель-спиртахъ тали были бы заложены и готовы выстрѣливать; при поставленіи лиселей наб-

людать, чтобъ на марса-рен заблаговременно были заложены тали въ помощь топенантамъ и вытянуты; также чтобъ лисель-спирты выстрѣливать вмѣстѣ съ поднятіемъ лиселей на рѣ, и какъ скоро каболки на всѣхъ будутъ обрѣзаны (что должно сдѣлать какъ можно поспѣшнѣе), то подымать немначе какъ всѣ до мѣста.

28.

При всѣхъ таковыхъ работахъ гдѣ требуется помощь въ людяхъ, какъ-то при поднятіи брамъ-реевъ, при браніи рифовъ, при поворотахъ и тому подобныхъ случаяхъ, днемъ ли то случится или ночью, г. вахтенному лейтенанту приказывать высылать разночинцевъ на верхъ и употреблять ихъ въ оной работѣ пока оная окончится.

29.

Предъ какимъ либо дѣйствіемъ парусами, особенно предъ поднятіемъ фаловъ, спусковъ стакселей, взятіемъ фока и грота на гитовы, или лучше сказать предъ всякимъ такимъ маневромъ, которой должно сдѣлать вдругъ и скоро, рекомендую гг. вахтеннымъ лейтенантамъ внести въ употребленіе слово «*выбрать слабину*» дабы чрезъ то обратить вниманіе стоявшихъ на снастяхъ людей и тѣмъ приготовить ихъ къ дружному и согласному дѣйствію.

30.

Не позволять нижнимъ чинамъ разбрасывать платья, но нашедши оное, приказать взять и отдать подъ часы для храненія, отыскавъ же кому оное принадлежитъ,

въ первый разъ сдѣлать выговоръ, съ тѣмъ что второй разъ будетъ наказанъ, но отнюдь таковыхъ вещей не бросать за бортъ, какъ случается, ибо лейтенантъ не имѣетъ права располагать собственностію другаго.

31.

Гг вахтеннымъ лейтенантамъ всѣхъ судовъ вѣренной мнѣ эскадры, поставляю въ важнѣйшую обязанность бдительно смотрѣть на корабль «Азовъ», дабы безъ всякаго промедленія, могли видѣть всѣ сигналы и движенія адмиральскаго корабля; на сей предметъ часто ревизовать мичмана, кадета и сигнальщиковъ, (при семъ долженъ я замѣтить, что тѣ изъ судовъ которыя будутъ отвѣчать на сигналы позже другихъ, явно будутъ доказывать въ глазахъ моихъ, безпорядокъ на оныхъ существующій).

32.

Когда нѣтъ никакой работы, то на гг. командировъ возлагается, имѣть попеченіе о рекрутахъ, дабы они обучались въ познаніи снастей и дѣланія разныхъ кноповъ и сплесней. На сей предметъ брать отъ шкипера концы тонкихъ тросовъ; а шкиперу и вахтенному боцману имѣть за симъ присмотръ.

33.

Когда на якорѣ, ежели сіе случится въ свѣжій вѣтръ, то не упустительно наблюдать, чтобъ другой якорь готовъ былъ къ отдачѣ, (на случай что корабль полрейфуетъ или лопнетъ канатъ) и для такова случая имѣть бухту того каната въ готовности, а въ ночное

время чтобъ всегда два топора были готовы на бакѣ возлѣ пертуленя.

34.

Во время грозы имѣть бранспойты налитые водою и въ совершенной готовности для дѣйствія.

Приготовить корабль къ бою.

1) Буде койки внизу, то немедленно свистать оныя на верхъ и уложить на свои мѣста.

2) Батарейныя палубы чтобъ совершенно были очищены отъ всякаго роду не нужныхъ во время боя вещей и хламу.

3) Какъ нокъ-тали такъ и сей-тали, должны быть на верху готовыми, первые для спуску гребныхъ судовъ, а послѣднія для помощи штагамъ, въ случаѣ что будутъ перебиты. Для сего должно имѣть въ готовности большаго размѣру стропы, которые можно бы было заложить на мачту.

4) Раскрѣпить всѣ пушки и оставить оныя на боковыхъ и заднихъ талѣхъ. Въ нижнемъ же декѣ, поставивъ оныя прямо, также оставить на талѣхъ и не выдвигать за бортъ покуда о томъ не будетъ приказано со шканецъ.

5) Офицеры и комендоры при тѣхъ орудіяхъ, при которыхъ они назначены, должны тщательнѣйшимъ образомъ осмотрѣть, чтобы всякая вещь принадлежащая къ орудію была на своемъ мѣстѣ какъ-то: банникъ, прибойникъ и пыжевникъ; ломъ и ганшпугъ, достаточное количество пыжей. Рогъ полный пороху чтобъ висѣлъ на назначенномъ ему мѣстѣ; 1 и 2 комендоры чтобъ имѣли каждый при себѣ ладунку съ скорострѣльными трубками, протравку и запасные кремни; чело-

вѣкъ назначенный для обтиранія кремня имѣлъ бы при себѣ тряпку. Назначенный къ картузу получивъ изъ люка кокоръ съ картузомъ, стоялъ бы на своемъ мѣстѣ Ящикъ съ картечью отодвинуть на средину и оною не стрѣлять иначе какъ въ самомъ близкомъ разстояніи, за чѣмъ обязаны смотрѣть офицеры. Назначенный съ ведромъ и шваброю долженъ принести ведро свое полное воды. Лопари у талей должны быть раскручены и хорошенько уложены, брюки раздернуты и срединою на виноградѣ.

6) Суконные обвѣсы около тѣхъ люковъ, въ которые подаются картузы, должны быть на своихъ мѣстахъ и хорошо обтянуты, (обязанность сію возложить на парусниковъ, которые какъ скоро сіе исполнятъ, то немедленно должны идти въ назначенное имъ по росписанію мѣсто).

7) Фонари должны быть на своихъ мѣстахъ и свѣчи въ оныхъ за ранѣе обожжены, дабы какъ скоро понадобятся могли бы скорѣе загорѣться.

8) Артиллерійскій офицеръ обязанъ приготовить у разныхъ люковъ запасные колеса, брюки и тали, дабы въ случаѣ что нѣкоторые изъ нихъ у орудій будутъ перебиты, то можно бы было ими замѣниться.

9) Каждый долженъ при себѣ имѣть то обордажное оружіе, которое ему по росписанію назначено или по крайней мѣрѣ по близости, дабы не обременять себя оными при дѣйствіи пушкою.

10) Назначенные на марсахъ должны имѣть какъ свои ружья такъ и патроны при себѣ.

11) Тимерманъ съ плотниками и конопадчиками, и ежели оныхъ недостаточно, то съ парусниками и куперами, должны находится внизу въ галлереяхъ и имѣть при себѣ въ готовности сало, конья пеньки съ

саломъ, деревянныя свайки, листовой свинецъ, молоты и проч., для задѣлыванія пробоинъ.

12) Имѣть ведра съ водою на русленяхъ и брандспойты въ готовности, для погашенія могущаго случится пожара.

13) Трюмной унтеръ-офицеръ долженъ находиться въ льялѣ и при помпахъ и замѣчать не прибываетъ ли вода. Въ случаѣ что таковое прибываніе воды онъ замѣтитъ въ значительномъ количествѣ, то не выводя изъ онаго шуму и разстроиства, обязанъ осторожно сказать о томъ командиру нижняго дека.

14) Корабельный лекарь обязанъ приготовить на кубрикѣ мѣсто и все что нужно для раненыхъ.

15) Одинъ комплектъ марселей, кливеръ и бизань должно имѣть въ совершенной готовности, дабы по мѣрѣ надобности можно было тотчасъ подать оные на верхъ.

16) Запасныя марса-реи должны быть отакелажены и готовы къ подъему.

17) На марсахъ имѣть нужное количество блоковъ, линей и тросу а равно свайки и драйки, дабы марсовые могли немедленно исправлять перебиваемый такелажъ и проч.

18) У шхипера внизу должны быть готовы разнаго сорта блоки, тросы и лини, кабельтовы и перлиня, для подачи на верхъ по первому требованію. Брасы же должны быть готовы, вырублены и заранѣе вытянуты съ привязанными къ нимъ клапшами и оплетенными концами, а также и планками съ означеніемъ какой брасъ именно.

19) Марса-шкоты, а ежели вѣтръ умѣренный и ровный то и брамъ-шкоты должны быть на нокахъ пристопорены, марса реи и гафеля на борхахъ; контръ брасы продѣты, нижнія реи на цѣпяхъ; штаги, бак-

штаги и фордуны между собою въ разныхъ мѣстахъ пристопорены; стопора у нижнихъ вахтъ, равно и на марсахъ должны быть въ готовности на случай что перебьютъ которую либо изъ вантъ; канаты на стопорахъ; якоря на цѣпяхъ и катъ-гакъ заложенный въ рымъ якоря.

20) Запасный румпель долженъ быть въ готовности и руль-тали опущены дабы въ случаѣ нужды, можно было править кораблемъ.

21) Абордажные древки съ цѣпями должны быть готовы на гребныхъ судахъ.

22) Палубы всѣ смочить водою и посыпать пескомъ.

23) Въ камбузѣ огонь долженъ быть погашенъ.

24) Нижнія галлереи должны быть совершенно очищены дабы назначенные тамъ тимерманъ и плотники могли ходить свободно вокругъ всего корабля.

25) На каждой палубѣ изготовить бочки для питья съ прѣсною водою, подмѣшавъ въ оную краснаго вина.

Кромѣ сего по случаю военнаго времени, на всѣхъ судахъ эскадру составляющихъ, обвѣсы у люковъ имѣть на мѣстахъ чисто подвязанными къ верху. Стопора для марса и брамъ-шкотовъ, борхи для марсареевъ и гафелей и стопора для стеньгъ-вантъ имѣть на марсахъ. На коренныхъ частяхъ нижнихъ и марса брасахъ а равно и на шпрюйтахъ у булиней имѣть деревянные кляпши привязанными, и все сіе осматривать каждый день, когда бьютъ тревогу и перекликаютъ людей.

ПРИКАЗЫ И ИНСТРУКЦІИ

КАПИТАНА 1-ГО РАНГА КОРНИЛОВА, ПО КОРАБЛЮ «ДВѢНАДЦАТЬ-АПОСТОЛОВЪ».

1.

24-го Мая 1842 года.

При общихъ работахъ офицерамъ наблюдать слѣдующія правила:

1) Занимаясь разстановкой людей по снастямъ, особенно наблюдать, чтобъ нижніе чины и унтеръ-офицеры при работѣ не произносили ни одного слова, для чего самимъ себѣ дозволять только необходимое, и то, что посредствомъ знака передано быть не можетъ.

2) Старшему офицеру на бакѣ поставить себѣ правиломъ на всякую команду со шканецъ отвѣчалъ словомъ: *есть*, исполняя немедленно приказанное. Для чего лучшее мѣсто на правомъ или навѣтренномъ шкафутѣ у запаснаго якоря, кромѣ крѣпленія парусовъ, уборки якоря и другихъ случаевъ, требующихъ его личнаго надзора.

2.

14-го Іюня.

Для избѣжанія словесныхъ приказаній, касательно нѣкоторыхъ порядковъ, которые считаю необходимыми

на военномъ суднѣ, дабы содержать его согласно уставу и требованій Правительства, я рекомендую гг. офицерамъ ввѣреннаго мнѣ корабля, неотступно держаться письменной инструкціи, составленной мною для ихъ руководства и при семъ прилагаемой.

Инструкція гг. офицерамъ:

1 Приказанія старшаго офицера принимать какъ собственныя мои и чинить по онымъ неослабное и немедленное исполненіе.

2) Такъ какъ всякая работа должна производиться тихо, безъ всякаго замѣшательства, что требуется и уставомъ, то гг. офицерамъ строго запрещать нижнимъ чинамъ разговаривать во время работъ, наблюдая притомъ, чтобъ люди всегда оные исполняли съ живостію и даже въ самыхъ бездѣлицахъ не позволяли себѣ равнодушія и вялости.

3, Вахтеннымъ командирамъ о каждомъ сигналѣ, не только относящемся къ кораблю, но и къ прочимъ судамъ, равно какъ о дѣлаемыхъ отъ нихъ кому бы-то не было, о всякой перемѣнѣ вѣтра или погоды, днемъ ли то случится или ночью, объ усмотрѣніи берега, судовъ или огней, и вообще о всякихъ случаяхъ могущихъ встрѣтиться въ морѣ или на якорѣ, — меня немедленно увѣдомлять, чрезъ подвахтенныхъ своихъ офицеровъ или лично.

4) Г-ну офицеру, вступающему на вахту, если то на якорѣ, поставить себѣ въ непремѣнную обязанность, немедленно осмотрѣть какъ отданные, такъ и запасные канаты, а именно: чтобы они были чисты; если отданъ пеньковый, то чтобъ матъ въ клюзѣ былъ подведенъ какъ слѣдуетъ и штертъ отъ него прихваченъ; канатные битенги не были бы завалены (какъ

то случается) разными концами, талями, сарвинями, канифасъ-блоками и прочимъ; канатные стопора заложены какъ должно и выровнены; и наконецъ, если свѣжо, то чтобъ канатъ (разумѣю пеньковый) не потерло въ клюзѣ, перепускать его чрезъ приличный промежутокъ времени.

5) Если же подъ парусами, то обратить тотчасъ вниманіе на имѣющіеся паруса: какъ они обрасоплены, сообразно ли направленію вѣтра, шкоты—натянуты ли до мѣста, фалы—туго ли подняты; брасы, бакштаги и нижніе, а если у марселей взято два или болѣе рифовъ, то и марса-топенанты достаточно ли вытянуты; если корабль идетъ бейдевиндъ, или не полнѣе 7-ми румбовъ отъ вѣтра и бомъ-брамсели или брамсели закрѣплены, то брамъ и бомъ-брамъ-реи поставлены ли по вѣтру, а во всякое другое время—прямо и въ должной высотѣ отъ эзельгофтовъ; кливеръ-лееры туги и фалы подняты ли до мѣста? Однимъ словомъ, всѣ ли паруса въ такомъ видѣ, въ какомъ они всегда должны быть на исправномъ военномъ суднѣ, и если что либо найдется тому противное, то немедленно приступать въ исправленію, не смотря ни на какія неудовольствія, могущія произойти отъ того со смѣнявшимся офицеромъ. Исправный видъ судна, на которомъ служимъ, долженъ быть всегда важнѣе всякой личности.

6) Когда приказано будетъ вызвать команду на верхъ для какихъ либо работъ, то наблюдать, чтобъ боцманъ находился у гротъ-люка и свисталъ бы сначала одинъ, прокричавъ послѣ того причину вызова, напр: *рифы брать, поворачивать, сниматься съ якоря, прибавлять или убавлять парусовъ*, и такъ далѣе; прочіе же унтеръ-офицеры между тѣмъ собирались бы въ палубѣ, также около люковъ, и когда боцманъ кон-

чить, принимали бы и повторяли свисть. Услышавъ вызовъ, младшій артиллерійскій офицеръ долженъ немедленно понуждать людей къ скорѣйшему выходу на верхъ, и какъ скоро они всѣ выйдутъ, доносить о томъ старшему офицеру, а гг. офицерамъ каждому занимать свое мѣсто по росписанію.

При выносѣ коекъ, вахтенный офицеръ наблюдаетъ чтобы койки неночующихъ и больныхъ были сложены въ одно мѣсто, и покрыты брезентомъ, сѣтки закрыты чехлами; а подвахтенныхъ своихъ офицеровъ отряжаетъ для понужденія нижнихъ чиновъ къ непремѣнному и скорѣйшему подвѣшиванію коекъ на назначенныя имъ мѣста. Къ обѣду, ужину, завтраку и вину, боцманъ свиститъ со всѣми унтеръ-офицерами вмѣстѣ

7) Гг. вахтеннымъ командирамъ предоставляется, когда корабль стоитъ на якорѣ, наблюдать: a) чтобъ палубы были чисты, все на нихъ и въ декахъ находилось по своимъ мѣстамъ, рангоутъ выправленъ, реи на маркахъ отъ ззельгофтовъ, всѣ снасти обтянуты; флагъ и гюйсъ были до мѣста, равно какъ и каждый поднятый сигналъ или отвѣтъ; если поставленъ дымсель или виндзейли, то чтобъ первый былъ ровно и туго поднятъ, а послѣдніе обрасоплены противъ вѣтра; все что металлическое и чистится—вычищено; снаружи и внутри корабль вымытъ, обметенъ и надводная мѣдь вычищена, русленя выскоблены; мокрыя швабры, парусинныя ведра, развѣшены въ опредѣленномъ для сего мѣстѣ; за бортомъ, на такелажѣ и рангоутѣ ничего чтобъ не висѣло,—и наконецъ, чтобъ каждые четыре часа корабль былъ обметаемъ кругомъ. Для лучшаго же выполненія всего сказаннаго, вахтеннымъ командирамъ вмѣняется въ обязанность осматривать самимъ корабль по крайней мѣрѣ два раза въ вахту. b) Вообще все, что свозится съ корабля или привозится

на оный, непремѣнно поднимать на талях или горденях чрезъ верхъ, кромѣ малыхъ вещей, кои можно подавать изъ рукъ въ руки въ порты, запрещая во всякомъ случаѣ принимать что либо безъ позволенія; послѣ подъема, талей и горденей не оставлять, а убирать немедленно первыя на низъ, а вторыя—на марсѣ, укладывая аккуратно въ бухты; людей никакъ не допускать лазить въ порты или что либо выбрасывать съ судна въ оные, ибо соръ и тому подобное надлежитъ выбрасывать не иначе какъ съ гальюна въ корзинѣ, которую опускать къ самой водѣ; когда порты подняты и нижніе полупортики откинуты, то чтобъ всѣ были всегда горизонтальны; около шпигатовъ чтобъ ни какого сора не было, а равно и ахтеръ-товъ и канатъ — чтобъ всегда были чисты отъ наносной травы и сора. c) Шлюпки чтобъ никогда у борта не стояли, которые же пристаютъ, то высадивъ пассажировъ, или сдавъ грузъ, немедленно оттягивались бы на выстрѣлъ или сдавались бы на бакштовъ. d) Во время мытья палубъ, чтобъ люди снимали обувь, и чтобъ кромѣ русленей ни что нескоблилось, а все мылось камнемъ и пескомъ, и предъ мытьемъ или метеньемъ всегда всѣ снасти были подвѣшены; класть же ихъ въ коечныя сѣтки особенно воспрещается. e) Окончивъ мытье, вытирать всегда какъ можно суше, въ особенности же тѣ мѣста, гдѣ вода застаивается, какъ-то: подъ крацами, у натеръ-вельсовъ и подъ станками; а когда палуба просохнетъ, то немедленно укладывать снасти и устанавливать всѣ для мытья тронутыя вещи на свои мѣста, именно: нактоузы, марса-фальныя кадки, брандспойты, люки и прочее; около станковъ орудій также все убирать, за чѣмъ надзирать старшему артилерійскому офицеру и его подчиненнымъ. f) Послѣ захожденія солнца снасти чтобъ были всегда разобраны,

подвѣшены на кофель-нагели или планки, а палуба выметена. Первое дѣлать также всякій разъ передъ ожиданіемъ дождя.

8) Вахтеннымъ командирамъ вообще никогда никому недозволять сидѣть на русленяхъ и планцырѣ, равно какъ и выходить безъ фуражекъ на шканцы, а нижнимъ чинамъ—развѣшивать бѣлье свое гдѣ бы то не было, безъ приказанія старшаго офицера.

9) Полагая, что 15-ти минутъ весьма довольно для выноса коекъ на верхъ или подвѣшиванія ихъ въ палубѣ, по истеченіи этого времени требовать донесенія отъ подвахтеннаго офицера, что палуба чиста отъ коекъ, или онѣ всѣ подвѣшены на своихъ мѣстахъ. Присмотръ за укладкой коекъ и накрытіемъ ихъ чехлами, возлагается на марсовыхъ старшинъ, съ коихъ и взыскивать всякую неисправность около коекъ, предоставивъ имъ право, койки дурно связанныя не принимать.

10) Когда койки выносятъ на верхъ, наблюдать, чтобъ каждый выносилъ ее на плечѣ, и въ такомъ положеніи дожидалъ бы своей очереди, оставлять же на палубѣ, или прислонять къ борту отнюдь не дозволять; когда койки уложены въ сѣткахъ, никому не позволять садится на нихъ, равно какъ и становиться во время работъ, и вообще, когда онѣ могутъ быть запачканы или замочены, приказывать закрывать чистымъ брезентомъ.

11) При мытьѣ коекъ гг. вахтеннымъ командирамъ строго смотрѣть, чтобы люди ни какъ не смѣли мыть ихъ голиками и пескомъ, а чтобъ непремѣнно мыли щетками; когда же койки, бывъ развѣшаны послѣ мытья, высохнутъ, то по спускѣ ихъ, гг. ротнымъ командирамъ осмотрѣть каждому свою роту, чисто ли люди вымыли койки, и если найдутъ дурно вымытыя, то тотчасъ заставлять перемыть.

12) Вахтеннымъ командирамъ также наблюдать, чтобъ гребныя суда отваливали всегда въ должной исправности, имѣли бы паруса, достаточное число баласта, запасное весло и вообще все, что по назначенію судна требуется, давая при томъ наставленія офицеру или старшинамъ, какъ объ осторожностяхъ, требующихся при обращеніи со шлюпкой, т. е. о взятіи рифовъ, уборкѣ парусовъ при приставаніи къ судну или берегу, постановленію шлюпокъ на дрекъ гдѣ прибой, такъ и о сохраненіи на нихъ всегда военнаго вида, состоящаго въ томъ, чтобъ все дѣлалось расторопно.

13) Когда корабль подъ парусами, то кромѣ всѣхъ вышеозначенныхъ подробностей, до порядка и чистоты касающихся, рекомендую гг. вахтеннымъ командирамъ наблюдать:

a) Чтобы журналъ въ продолженіи ихъ вахты веденъ былъ съ величайшею исправностію, и чтобъ бросающій лагъ не смѣлъ выставлять самъ собою ходъ, не спросясь о семъ у вахтеннаго офицера; по окончаніи же вахты, въ удостовѣреніе, что журналъ пересмотрѣнъ вахтеннымъ командиромъ, онъ долженъ подписать оный. Безъ приказанія вахтеннаго офицера ничего на вахтѣ не должно дѣлаться; о перемѣнѣ же курса, прибавленіи и убавленіи парусовъ, онъ ни отъ кого, кромѣ командира судна или старшаго офицера, приказанія принимать не долженъ.

b) Во время ночныхъ вахтъ перекликать нижнихъ чиновъ по росписанію, назначенному для сего съ вечера старшимъ офицеромъ, и если нѣтъ особеннаго назначенія, то росписаніемъ по снастямъ и не менѣе двухъ разъ въ вахту, дѣлая всегда первую перекличку по истеченіи первой склянки своей вахты.

c) При постановленіи или перемѣнѣ стакселей, становить на фалы и на ниралы столько, чтобъ поднимать

оные не иначе какъ бѣгомъ, и прямо до мѣста. Подобное распоряженіе дѣлать и въ другихъ случаяхъ, гдѣ признается удобнымъ.

d) Когда приказано будетъ положить гротъ-марсель на стеньгу, то имѣть непремѣннымъ правиломъ, немедленно послѣ того поправить грота-рей, какъ на брасахъ, такъ и на топенантахъ; равномѣрно всегда смотрѣть, чтобъ обносные сезни у всѣхъ парусовъ, какъ только который изъ нихъ отданъ, были немедленно свернуты въ бухты и перекинуты напередъ.

e) Идучи бейдевиндъ, взять за правило, чтобъ навѣтренныя шкаторины парусовъ были по возможности туги, и какъ скоро буляня прихвачены, то подвѣтренные марса-брасы ослаблены (въ самые тихіе вѣтры можно ихъ только выбирать, а въ крѣпкіе надлежитъ вовсе отдавать). При двухъ или болѣе взятыхъ рифахъ также вытягивать натуго навѣтренные марса-топенанты; топенанты же нижнихъ парусовъ, должно всегда, когда только судно идетъ бейдевиндъ и несетъ ихъ, выдраивать самымъ тугимъ образомъ. Кромѣ всего вышеупомянутаго, вахтеннымъ офицерамъ надобно помнить, что въ бейдевиндъ правятъ по гроту, или, если онъ не стоитъ, то по гротъ-марселю, и потому должно ставить и брасопить всѣ прочія паруса сообразно съ симъ.

f) При умѣренныхъ вѣтрахъ имѣть лиселя всегда въ готовности, фалы и шкоты ихъ спущенными и привизанными; однако снасти эти не должно вытягивать, а брать по реямъ, дабы онѣ не мѣшали брасопкѣ ихъ.

g) Требовать, чтобъ вахтенный боцманъ при вступленіи на вахту всегда осматривалъ рангоутъ и такелажъ, и доносилъ о найденномъ подвахтенному офицеру, а тотъ доноситъ вахтенному командиру; каждое же утро,

стоящему вахту съ 5-го до 9-го, требовать таковой же рапортъ отъ подшкипера, и самому въ 8 часовъ, согласно рапорта подшкипера, доносить старшему офицеру.

h) При всѣхъ работахъ гдѣ нужна помощь въ людяхъ, днемъ ли-то или ночью, позволяется вахтенному командиру вызывать вахтенныхъ разночинцовъ и держать ихъ—сколько обстоятельства того требуютъ.

i) Относительно командованія, рекомендую строго держаться предписаннаго въ книгѣ подъ заглавіемъ: *Командныя слова*, вышедшей въ 1835 году.

14) Гг. ротнымъ командирамъ, кромѣ надзора за исправностію и чистотой оружія своихъ ротъ, также наблюдать строго за нижними чинами, чтобъ они содержали себя во всякое время чисто и отнюдь не ходили въ оборванномъ платьѣ; для чего г. старшему офицеру дозволить гг. ротнымъ командирамъ осматривать въ удобное для сего время свои роты, ихъ чемоданы и амуницію.

15) Ежедневно, въ 9 часовъ утра, гг подвахтеннымъ офицерамъ, стоявшимъ вахту съ 5-го до 9-го, являться къ старшему офицеру, для наблюденія, по распоряженію его, за работами и чистотою въ декахъ

16) Лѣтомъ въ ночныя вахты, вахтеннымъ командирамъ не дозволять нижнимъ чинамъ выходить безъ одежды на верхъ: это весьма способствуетъ простуднымъ болѣзнямъ, и потому должно быть взято за правило, по раздачѣ коекъ, командовать: *вахтенныя надѣть фуфайки!* и вмѣстѣ съ тѣмъ приставлять унтеръ-офицера къ гальюну, чтобъ не допускать туда подвахтенныхъ безъ платья.

17) Въ сырыя погоды, при дождѣ, во время росы, равно какъ и на ночь, кромѣ необыкновенныхъ какихъ случаевъ, вахтеннымъ командирамъ взять также за

правило приказывать травить марса-фалы, брамъ и бомъ-брамъ-фалы, кливеръ-леера и фалы, бизань-дирикъ-фалъ и сигнальные фалы; ибо снасти эти, сжимаясь отъ сырости, могутъ повредить рангоутъ, а сами потерпѣть отъ излишней натуги.

3.

16 Іюня.

Располагая ежедневно въ 10-ть часовъ утра осматривать корабль, я рекомендую г. капитанъ-лейтенанту Ю... къ этому времени изготовлять его совершенно, т. е. кончать вездѣ не только мытье и скобленіе, но и чищеніе мѣди, пыли и прочее. При семъ осмотрѣ, во всѣхъ отдѣленіяхъ корабля должны встрѣчать меня лица, кои обязаны непосредственнымъ надзоромъ, и именно: въ батареяхъ (когда будутъ орудія) старшій артиллерійскій офицеръ; въ лазаретѣ и нижней аптекѣ — корабельный медикъ; въ крюйтъ-камерѣ и арсеналѣ—содержатель по артиллерійской части; въ бротъ-камерѣ — корабельный коммисаръ; около канатовъ, въ парусныхъ и шкиперскихъ каютахъ — шкиперъ; въ цейхгаузѣ — экипажный коммисаръ; въ канцеляріи— старшій экипажный писарь; въ декахъ же, въ адмиральской каютѣ, въ каютъ-компаніи и интрюмѣ—унтеръ-офицеры, избранные для постояннаго присмотра за этими мѣстами; гг. подвахтеннымъ офицерамъ, стоявшимъ съ 5-го до 9-го и обязаннымъ по инструкціи моей являться къ старшему офицеру для надзора за чищеніемъ палубъ, провожать меня вмѣстѣ съ г. капитанъ-лейтенантомъ.

4.

27 Іюня.

Такъ какъ всякій шкивъ или роульсъ требуетъ надзора людей понимающихъ назначеніе онаго, то и ре-

комендую гг. вахтеннымъ офицерамъ чищеніе шкивовъ и роульсовъ не иначе производить какъ чрезъ подшкипера, на отвѣтственность котораго возлагается исправность всѣхъ блоковъ, шкивовъ и роульсовъ на кораблѣ находящихся.

5.

4 Іюля

1) При осмотрѣ сего числа надводной бортовой мѣди, найдено мною много мѣстъ избитыхъ и есть изодранныя; такъ какъ это обыкновенно случается отъ пристающихъ къ борту гребныхъ судовъ и отъ небрежнаго подъема съ воды тяжестей, а присмотръ за тѣмъ и другимъ составляетъ одну изъ самыхъ важныхъ обязанностей вахтенныхъ лейтенантовъ на якорѣ, то дѣлаю имъ строгое замѣчаніе, рекомендую прочесть пункты b и c въ статьѣ 7-й моей инструкціи и впредь наблюдать по онымъ. Для сбереженія же кормовой мѣди воспретить людямъ съ судовъ находящихся на бакштовѣ, лазить въ константинопольскій портъ, въ особенности же подавать какія либо вещи.

2) Нѣсколько разъ я словесно замѣчалъ, что при подъемѣ вещей и въ разныхъ другихъ случаяхъ закладываютъ тали въ перевертъ, и лопарь проводятъ не въ направленіи, требуемомъ шкивомъ, отъ чего снасти, блоки и другія принадлежности къ вооруженію, приходятъ прежде времени въ негодность, и затрудняется тяга. Но не видя чтобъ слова мои имѣли должное вліяніе, я симъ объявляю, что при первомъ случаѣ, офицеръ, который не будетъ соблюдать въ упомянутыхъ обстоятельствахъ *разсудкомъ* предписываемой осмотрительности, будетъ подвергнутъ штрафу, а унтеръ-офицеръ—строго наказанъ.

6.

3 Іюля.

Такъ какъ изъ поданнаго лейтенантомъ П... объясненія, на счетъ разбитаго иллюминатора въ каютѣ мичмана Т... видно, что иллюминаторы эти растворяются и запираются по произволу, между тѣмъ какъ они должны отворяться и вставляться не иначе, какъ съ вѣдома вахты, ибо раскрытые такимъ образомъ полупорты, находясь близко воды, во время шквала, даже и на якорѣ, могутъ подвергнуть корабль опасности, то я въ отвращеніе всякаго несчастія вмѣняю въ непремѣнную обязанность гг. живущимъ на кубрикѣ отворять и затворять въ своихъ каютахъ иллюминаторы не иначе, какъ чрезъ караульнаго артиллерійскаго унтеръ-офицера, который обязанъ о первомъ немедленно спросить на вахтѣ, дабы вахтенный офицеръ, зная гдѣ отперты полупорты, могъ въ свое время сдѣлать распоряженіе о закрытіи, а при второмъ, артиллерійскій унтеръ-офицеръ видѣлъ бы, что иллюминаторъ вставленъ какъ слѣдуетъ и задраенъ плотно.

7.

14 Іюля.

Признавая достаточнымъ класть на гребныя суда ввѣреннаго мнѣ корабля «*Двѣнадцать-Апостоловъ*», при отправленіи ихъ подъ парусами, означенное ниже сего количество баласта, я рекомендую гг. вахтеннымъ офицерамъ наблюдать по сему безъ измѣненія, развѣ съ моего особеннаго разрѣшенія или приказанія:

На барказъ.	140	пуд.
» полубарказъ № 1	76	»
» полубарказъ № 2	66	пуд.
» катеръ № 1	40	»

На катеръ № 2 . . . . . 46 »
» шестерку . . . . . 24 »
» четверку . . . . . 12 »

8.

19 Августа.

Во время якорной стоянки, на марсахъ военнаго судна слѣдуетъ имѣть, кромѣ снастей на мѣстахъ находящихся: *брамъ-драйеры, брамъ-гордень-блоки*, для спуска брамъ-стеньгъ, на гротъ и форъ-марсахъ по *два гордена*, одинъ для нокъ, а другой для сей талей, клетневину для вадеръ-талей на гротъ-марсѣ, и болѣе ничего. Всѣ эти снасти должны быть уложены между рыбинъ длинными бухтами, по возможности ниже; на салингахъ же не имѣть совершенно ничего, ибо брамъ-шкоты и брамъ-гитовы, должно схватывать вмѣстѣ, и привязывать подъ такелажъ такъ, чтобъ было незамѣтно снаружи. Объявляя о семъ по ввѣренному мнѣ кораблю, рекомендую кому слѣдуетъ для руководства.

9.

19 Мая 1843 г.

1.

Считая самыми необходимыми условіями хорошаго унтеръ-офицера и матроса: 1) смѣлое и проворное лазанье по вантамъ; 2) соблюденіе тишины при работѣ, и 3) знаніе назначеній и дѣйствія снастей, я рекомендую гг. вахтеннымъ офицерамъ, обратить особое вниманіе на эти три предмета, и для того при всякомъ случаѣ строго наблюдать: 1) чтобъ нижніе чины по вантамъ не лазили, а бѣгали; 2) при работахъ, кромѣ самаго необходимаго по службѣ, ни о чемъ не разговаривали, и 3) обучались бы снастямъ такимъ

образомъ, чтобъ знали къ чему какая снасть служитъ и какъ проходитъ.

2.

Такъ какъ всякое искуство, тогда только прочно вкореняется въ умъ и въ память человѣка и тогда только можетъ быть примѣнено имъ къ разнымъ обстоятельствамъ, когда обученіе основано на разсужденіи и понятіи цѣли и назначенія всего къ нему относящагося; то я и рекомендую гг. дечнымъ командирамъ и вообще всѣмъ, обучающимъ нижнихъ чиновъ обращенію съ орудіями, въ продолженіи ученій, удѣлять часть времени на объясненіе цѣли и назначенія какъ самаго орудія, такъ и всѣхъ приспособленій для дѣйствительной и скорой пальбы изъ онаго; для лучшаго же уразумѣнія требованій моихъ, прилагаю списокъ вопросовъ комендорамъ и прислугѣ, съ коего каждому командующему декомъ офицеру имѣть у себя копію.

Вопросы, на которые должны умѣть отвѣчать комендоры и вообще всѣ при орудіи находящіеся:

1) Какими орудіями вооруженъ корабль?
2) Какого калибра орудія въ разныхъ декахъ?
3) Пушечное, полупушечное, или каронадное ядро далѣе хватаетъ?
4) Что такое казенная часть?
5) Гдѣ дульная часть?
6) Гдѣ вертлюжная?
7) Для чего брюкъ?
8) Для чего винтъ?
9) Чѣмъ можно замѣнить винтъ?
10) Для чего градусы на цѣляхъ и на какое разстояніе хватаетъ ядро при разныхъ возвышеніяхъ?
11) Для чего знаки на винтахъ и черты на клиньяхъ?

12) Какія принадлежности нужны для дѣйствія орудіями?

13) Для чего пыжевникъ?

14) Для чего банникъ?

15) Для чего тросовый банникъ?

16) Для чего стропка у брюка?

17) Для чего правило у бомбической пушки?

18) Для чего комендоръ затыкаетъ запалъ затычкою, когда банятъ, и какія отъ небреженія сей должности могутъ быть послѣдствія?

19) Какъ посылается картузъ?

20) Много ли пороха кладется въ картузъ?

21) Всегда ли картузы употребляютъ одной величины и въ какомъ случаѣ дѣлаются перемѣны?

22) Какъ посылается ядро, прежде пыжа или послѣ?

23) Если заряжаютъ двумя ядрами, то сколько кладутъ картузовъ и пыжей?

24) Если заряжаютъ ядромъ и картечью, то что посылаютъ прежде?

25) Если заряжаютъ брандскугелемъ, то какъ кладутъ оный въ дуло, или если бомбой, то какъ обращаются съ нею?

26) Для чего брандскугель?

27) Для чего бомба?

28) Для чего пустое ядро?

29) Какое ядро далѣе хватаетъ пустое или полное, и какая разница въ картузѣ?

30) Для чего ведро при орудіи?

31) Для чего швабра?

32) Какое время избираютъ при стрѣльбѣ въ качку?

33) Для чего заднія тали?

34) Какъ крѣпятъ ихъ?

35) Гдѣ лежитъ запасный брюкъ и свайка?

36) Гдѣ колеса и клинья запасные?

37) Гдѣ запасный становъ?

38) Какая соблюдается очередь въ замѣненіи комендоровъ и людей для носки картузовъ назначенныхъ?

39) Въ какомъ положеніи оставляется орудіе при переходѣ на другой бортъ?

40) Когда употребляется фитиль?

41) Какимъ образомъ обращаются со скорострѣльной трубкой?

42) Гдѣ получаются картузы?

43) Куда относятъ пустые кокора?

44) Гдѣ хранятся 68 ф. ядра и картечь?

45) Гдѣ хранятся 36 ф. ядра и картечъ?

46) Гдѣ хранятся 24 ф. ядра и картечь?

47) Гдѣ хранятся 18 ф. ядра и картечь?

48) Гдѣ хранятся брандскугели?

49) Гдѣ хранятся бомбы?

50) Гдѣ пыжи?

51) Откуда берутся картузы для первыхъ выстрѣловъ?

52) Въ какомъ случаѣ употребляютъ ихъ?

53) Гдѣ раздаютъ боевые патроны для ружей и пистолетовъ?

54) Гдѣ запасные замки?

55) Какое преимущество ударнаго замка предъ простымъ и замка предъ фитилемъ?

10.

22 Мая.

Съ прилагаемой инструкціи гг. офицерамъ и таблицы росписанія работъ и занятій команды ввѣреннаго мнѣ корабля, рекомендую г. капитанъ-лейтенанту Ю... и офицерамъ, до коихъ есть касающееся, приказать выписать копіи и имѣть у себя для руководства; г-нъ же ревизоръ, лейтенантъ Г. . обязывается одинъ такой экземпляръ передать на вахту для храненія въ нактоузѣ.

Къ № 10.

Росписаніе ежедневныхъ работъ и ученій на кораблѣ «*Двѣнадцать Апостоловъ*».

Дни недѣли	Койки на верхъ.	Мытье палубъ, бѣлья и коекъ.	Завтракъ.	Чащеніе мѣди, желѣза и уборка всего	Ученье парусами, переманіе рангоута и сигналамъ	Обѣдъ.	Сабельной экзерциціи, ружью и у орудій одиночно греблѣ и бросанію лота	Артиллер. ученье или абордажное.	Общее ружейное ученье.	Ужинъ.	Раздача коекъ.
Понедѣльникъ	Часы 4	Отъ 7 до 8 часовъ койки, бѣлье, всѣ палубы съ камнемъ и пескомъ.	Часы 7	Часы 8—10	Часы 10—11	Часы 12	Часы 2—4	Часы 4—6		По захожденіи солнца.	Вмѣстѣ съ пробитіемъ зари.
Вторникъ	5	Отъ 5 до 7 всѣ палубы съ камнемъ и пескомъ.	7	8—10	10—11	12	2—4	—	4—6		
Среда	5	Отъ 5 до 7, всѣ палубы скатить и одѣться въ чистое бѣлье.	7	8—10	10—11	12	Починиваться				
Четвергъ	4	Отъ 4 до 7, бѣлье и всѣ палубы съ камнемъ и пескомъ.	7	8—10	10—11	12	2—4	4—6	—		
Пятница	5	Отъ 5 до 7 всѣ палубы съ камнемъ и пескомъ.	7	8—10	10—11	12	2—4	4—6 поднимать гребныя суда на ростры.			
Суббота	5	Отъ 5 до 7, исправить такелажъ, мыть краску горячею водою и чистить наружную мѣдь.	7	Исправлять такелажъ, мыть краску горячею водою и чистить наружную мѣдь.		12	Спустить гребныя суда, мыть всѣ палубы съ камнемъ и пескомъ, а потомъ медицинскій смотръ.				
Воскресенье	5	Отъ 5 до 7, выправить рангоутъ, уложить снасти, вычистить мѣдь, и командѣ одѣться.	—	Съ 10 часовъ молебствіе, смотръ и чтеніе законовъ.		12	Кто достоинъ на берегъ.				

Общія замѣчанія:

1) Передъ мытьемъ коекъ и бѣлья съ двухъ часовъ ночи грѣть воду, достать ведра, каменья и песокъ, и разложить все сіе въ декахъ.

2) Ежедневно въ 10 часовъ утра сыпать всѣхъ на верхъ, а Г. Капитанъ-Лейтенанту докладывать чиѣ о готовности дековъ, причемъ канонирамъ быть при своихъ орудіяхъ.

3 Койки мыть каждыя двѣ недѣли.

4 Леера для коекъ и бѣлья готовить наканунѣ, по спускѣ флага

5, Во время завтрака, обѣда, ужина и по раздачѣ коекъ,—людей и шлюпокъ, безъ особаго моего позволенія, или во отсутствіемъ, — старшаго офицера, неразсылать.

6 Въ среду, и воскресенье въ 10 часовъ утра смотръ бѣлья, и потому вмѣсто того, чтобъ сыпать на верхъ—бить сборъ.

7, Въ среду, во время починиванія, послѣ 1-го числа каждаго мѣсяца, вынимать чемоданы для провѣриванія, а послѣ 15-го койки; причемъ должно провѣривать и госпитальныя

8) Каждую субботу послѣ 1-го числа, поутру провѣтривать паруса, флаги и все, что содержатели признаютъ нужнымъ.

9) Провизію, сухари и масло выдавать въ среду и субботу послѣ обѣда отъ 2-хъ до 4 хъ часовъ, а крупу, горохъ и проч. каждый день до 8 часовъ.

10) Каждый четвергъ въ ночную вахту съ 1 до 3 часу отмачивать воду

11) Вообще, если что изъ означеннаго не удастся исполнить въ назначенный день, выполнять въ слѣдующіе.

12, Въ морѣ команду будить въ 5 склянокъ, т е въ 6½ часовъ; бѣлье, койки, верхнія палубы шканцы и верхній декъ) и кубрикъ мыть вахтеннымъ, такимъ образомъ. одна вахта будетъ мыть свое бѣлье въ понедѣльникъ и четвергъ, а другая—во вторникъ и пятницу Нижнія же палубы (средній и нижній декъ мыть послѣ 8 часовъ. Койки всегда раздавать по спускѣ флага. За симъ, все остальное, какъ назначено на якорѣ.

13) При общихъ ученьяхъ быть всѣмъ Гг офицерамъ; ночными же завѣдывать: артиллерійскими—старшему артиллерійскому офицеру, сабельными—N N ружейными—ротнымъ командирамъ, сигналамъ — N N, бросанію лота — старшему штурманскому офицеру.

14, При мытьѣ командиаго бѣлья, мыть всегда госпитальное, на чѣмъ наблюдать ревизору.

15) Въ жаркое время мытье производить послѣ 8 часовъ, а ученье парусами отъ 5 до 7 часовъ утра; причемъ осмотръ палубъ будетъ производимъ въ 11 часовъ.

11.

13 Іюня.

Не видя другаго средства къ ускоренію самаго пустаго и между тѣмъ весьма часто многому мѣшающаго дѣла: *правки рангоута*, какъ приказаніе править рангоутъ самимъ вахтеннымъ командирамъ, оставляя подвахтеннаго своего на кораблѣ, я предписываю исполнять это гг. вахтеннымъ командирамъ, покуда они не пріучатъ шкипера или унтеръ-офицера употреблять для правки рангоута не болѣе $^1/_2$ часа времени.

12.

14 Іюня.

Въ дополненіе приказа моего 18 Мая № 30, въ коемъ было помѣщено росписаніе гг. офицеровъ при тревогѣ и другихъ разныхъ случаяхъ на кораблѣ, прибавляется слѣдующее распоряженіе (*):

1) При тревогѣ штабсъ-капитану Е. . (старшему артиллерійскому офицеру) наблюдать за проворнымъ снабженіемъ дековъ всѣмъ нужнымъ въ сраженіи, равно какъ за удобнымъ размѣщеніемъ запасныхъ вещей и въ особенности за исправною подачею картузовъ; подпоручику П. . . (младшему артиллерійскому офицеру) быть въ большой крюйтъ-камерѣ; лекарямъ Б... и А..., священнику Л... и коммиссару С...—при раненыхъ.

2) *Стрѣлковою партіею* командовать лейтенанту Е...., 1-мъ взводомъ лейтенанту Л..., 2-мъ взводомъ лейтенанту К...; нижній декъ при вызовѣ Стрѣлковой партіи поступаетъ въ управленіе штабсъ-капитана Е..., *1-ю Абордажною партіею* командовать лейтенанту А.., 1-мъ взводомъ мичману Б..., 2-мъ взводомъ мичману

(*) См. выноску приказа № 31, показаннаго ниже.

Р.., баковыми и шканечными орудіями при вызовѣ 1-й партіи управлять артиллерійскимъ унтеръ-офицерамъ: баковыми — З..., а шканечными Б...; *2-ю Абордажною партіею* командовать лейтенанту Г..; верхнимъ декомъ при вызовѣ 2-й партіи управляетъ артиллерійскій унтеръ-офицеръ Г... *Резервною партіею* — командовать лейтенанту В...; въ среднемъ декѣ во время вызова резервной партіи оставаться артиллерійскому унтеръ-офицеру А...

3) Пожарными дивизіонами командовать въ слѣдующемъ порядкѣ:

1	дивиз.	лейтенанту	Г....;	2	дивиз.	лейтенанту	Е....;
3	»	»	А....;	4	»	»	В....;
5	»	кап. лейт.	Ю....;	6	»	мичману	Р....;
7	»	лейтенанту	Л....;	8	»	лейтенанту	К....;
9	»	мичману	Б....;				

При перенесеніи больныхъ на шлюпки находиться лекарю А... и писарямъ; лекарю же Б... съ избранными фельдшерами быть при аптекахъ дабы въ случаѣ приближающагося огня, все то, что можетъ способствовать распространенію его, было выброшено.

Гг. дивизіоннымъ командирамъ, для лучшаго уразумѣнія того, что лежитъ на нихъ во время пожара, предлагаю прочесть въ примѣчаніяхъ г. Путятина къ составленію и употребленію росписаній статью *Пожарное росписаніе* (*).

13.

17 Іюня

Весьма часто случается, что при бросаніи спасительнаго буя въ несчастныхъ случаяхъ, буй этотъ

(*) *Эти Примѣчанія къ составленію и употребленію росписаній на военныхъ судахъ* замѣнены впослѣдствіи *Руководствомъ къ употребленію таблицъ росписаній на военныхъ судахъ*, напечатаннымъ въ Черноморскомъ Гидрографическомъ Депо въ 1852 году.

нейдетъ отъ незнанія бросающаго, или ни кого не случится по близости чтобъ его спустить и отъ того происходитъ замедленіе, что нерѣдко бываетъ причиною погибели упавшаго за бортъ человѣка. Желая отвратить по возможности такое важное неудобство при сказанныхъ случаяхъ, я рекомендую штабсъ-капитану Е... имѣть самое тщательное наблюденіе за спасительными буями и кромѣ того избрать способныхъ комендоровъ, которые бы подъ парусами по-смѣнно были безотлучно при буяхъ; дабы въ нуждѣ, буи немедленно были брошены, и если то случится ночью, то фальшфейеръ зажженъ.

14.

18 Іюня.

Для достиженія на ввѣренномъ мнѣ кораблѣ при тревогѣ того проворства, съ которымъ должна дѣйствовать артиллерія военнаго судна, признаю необходимымъ:

1) Экзерицію, мною составленную, сократить еще въ слѣдующемъ:

a) Команду: *орудія отъ борта!* выкинуть какъ вовсе не нужную, ибо при пальбѣ ядрами, орудіе само-собою откатывается, а потому при ученьи слѣдуетъ пріучать людей, какъ только комендоръ прокомандуетъ *пли!* съ возможною быстротою перебѣгать на заднія тали и отодвигать орудіе, ничего не дожидая.

b) Вмѣсто: *къ осмотру орудій!* командовать просто: *къ осмотру!*

c) Команду: *дылай!* выкинуть, она только прибавляетъ шумъ, ни сколько не пособляя дѣлу.

2) Гг. Батарейнымъ командирамъ, и обучающему, г. штабсъ-капитану Е...., требовать отъ комендоровъ,

чтобъ они при общемъ ученьи командовали бѣгло, безъ излишнихъ выдержекъ, не прибавляли ничего отъ себя и перебѣгая съ прислугою съ борта на бортъ, оставляли орудія не иначе, какъ заряженными и выдвинутыми, развѣ въ нижнемъ декѣ, при сильной погодѣ, на что будетъ особое приказаніе отъ батарейнаго командира или сверху.

3) Гг. Батарейнымъ командирамъ стараться, чтобъ по пробитіи тревоги, батареи ихъ были приготовлены съ возможною быстротою и именно: нижній декъ въ 5 минутъ, а другія батареи менѣе; этому много будетъ содѣйствовать, если гг. батарейные командиры, для переклички, раздѣлять батареи свои по гардемаринамъ, а сами строго будутъ наблюдать, чтобъ носящіе принадлежность не мѣшкали и являлись съ нею, не теряя времени.

4) Докладъ о выходѣ абордажныхъ партій также много ускорится, если командиры партій, каждый партію свою раздѣлитъ на отдѣленія и раздастъ гардемаринамъ перекликать эти отдѣленія, самъ занимаясь осмотромъ оружія.

5) Нижніе чины, вызываемыя на верхъ при тревогѣ, должны являться куда ихъ требуютъ съ возможною быстротою, и потому имъ при этомъ не разбирать траповъ, а бѣжать по всѣмъ, какіе поставлены; командиру же оперъ-дека въ такомъ случаѣ озаботиться, чтобъ всѣ подъемные трапы, и передніе, и задніе, съ обѣихъ сторонъ были спущены.

15.

26 Іюня.

Для соединенія и дѣйствія абордажныхъ партій во время тревоги, прилагается наставленіе, которое и пред-

лагаю г. командирамъ абордажныхъ партій имѣть при себѣ для руководства.

Наставленіе къ вызову и дѣйствію абордажныхъ партій:

Дабы при тревогѣ вызовъ абордажныхъ партій былъ подчиненъ какому либо порядку, рекомендую абордажнымъ командирамъ руководствоваться слѣдующими правилами:

1) Абордажное оружіе брать при длинной тревогѣ; при короткой же — при первыхъ вызовахъ абордажныхъ партій, исключая написанныхъ по росписанію на верху и ночной тревоги, при которой всѣмъ вообще ни въ какомъ случаѣ иначе не приходить къ орудіямъ, какъ съ абордажнымъ оружіемъ.

2) При вызовахъ, партіямъ строиться на шкафутахъ: 1-му взводу на правой, а 2-му на лѣвой сторонѣ; при чемъ нижнимъ чинамъ вооруженнымъ ружьями, выбѣгая, имѣть эти послѣднія съ отомкнутыми штыками.

3) По пробитіи вызова, абордажнымъ командирамъ, окончивъ какъ можно поспѣшнѣе перекличку или просто сосчитавъ людей (*), немедленно осмотрѣть оружіе; у ружей примкнуть штыки, пистолеты и ружья зарядить и взять на плечо, равно какъ и сабли, а пики къ ногѣ, и тогда уже идти съ рапортомъ о готовности къ капитанъ-лейтенанту.

4) По сигналу: «*по мѣстамъ!*» стрѣлковой партіи ружья свои оставлять на шкафутѣ, подъ рострами; 1-й абордажной—пики класть въ ящики, остальное оружіе имѣть при себѣ; 2-й абордажной и резервной—

(*) Для выиграша времени, считать могутъ унтеръ-офицеры, каждый свой десятокъ.

имѣть также все при себѣ, кромѣ ружей и пикъ, которые класть на шкафуты въ ящики.

5) Такъ какъ абордажъ или отраженіе абордажа должны происходить подъ прикрытіемъ огня изъ орудій и ружей, то вызовъ партій будетъ производимъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

Во первыхъ вызовется стрѣлковая партія. Оба взвода этой партіи, взявъ свои ружья на перевѣсъ, направляются къ тому мѣсту корабля, которое укажетъ имъ сигнальный горнъ, и размѣщаются по сѣткамъ, стараясь производить самый бѣглый батальный огонь, или, при отступленіи, строются держа ружья на руку. За стрѣлковой партіей вызывается 1-я абордажная. Эта партія размѣщается за стрѣлками, и по сигналу бросается между нихъ, куда будетъ приказано; она отступаетъ въ случаѣ неудачи также за стрѣлковъ. Во время дѣйствій 1-й и 2 й партіи, корабельная артиллерія должна продолжать палить, не исключая и шканечныхъ орудій, которыя тогда только прекращаютъ пальбу, когда 1-я партія бросится по назначенію. При вызовѣ 2-й абордажной партіи, орудія должны по возможности, продолжать огонь. Партія эта дѣйствуетъ двояко. взводъ съ ружьями служитъ резервомъ стрѣлковой партіи; онъ въ случаѣ движенія стрѣлковъ на непріятельское судно, занимаетъ мѣсто ихъ на сѣткахъ, а въ случаѣ отступленія, строится сзади, держа ружья на руку, дабы встрѣтить преслѣдующихъ; взводъ съ холоднымъ оружіемъ служитъ подкрѣпленіемъ 1-й партіи. Вызовъ резервной партіи можетъ послѣдовать въ крайнемъ только случаѣ; она не должна иначе оставлять орудій какъ вдвинутыми, строиться же—гдѣ нужно подкрѣпленіе и держать ружье *на руку*, дабы встрѣтить преслѣдующихъ.

6) Для направленія стрѣлковой и 1-й абордажной

партіи будутъ дѣлаться сигналы горнами, для чего при каждомъ взводѣ стрѣлковой партіи и при первой абордажной имѣть по горнисту, и одного при командирѣ; взводные горнисты абордажныхъ партій должны принимать сигналы отъ горниста при командирѣ находящагося.

16.

9-го Сентября.

Замѣчено мною, что въ противность инструкціи, мною данной гг. вахтеннымъ командирамъ, шлюпки корабля «*Двѣнадцать Апостоловъ*» весьма рѣдко ѣздятъ подъ парусами. Напоминая объ этомъ необходимомъ для формированія унтеръ-офицеровъ и матросъ порядкѣ, я прошу гг. вахтенныхъ командировъ строго наблюдать, чтобъ всѣ шлюпки, при всѣхъ возможныхъ случаяхъ, ставили паруса, для чего на нихъ всегда бы находилось приличное количество баласта и паруса, исключая двойку и дозволяя на люгерѣ имѣть одинъ фокъ и бизань, а гротъ и кливеръ употреблять въ особыхъ случаяхъ.

17.

6 го Мая 1844 года.

Вооруженіе гребныхъ судовъ артиллеріею должно происходить какъ можно поспѣшнѣе, ибо нужда въ вооруженныхъ судахъ можетъ встрѣтиться внезапно, и потому для сего дѣлается предварительное распоряженіе слѣдующаго рода:

Орудія и станки для гребныхъ судовъ должны находиться на мѣстахъ имъ назначенныхъ въ совершенной готовности къ постановленію на суда; для сего штабсъ-капитану Е. .. назначить на каждое изъ имѣю-

шихся орудій по канониру, а на барказъ кромѣ того артиллерійскаго унтеръ-офицера, а лейтенанту Е.... (старшему офицеру), кромѣ кононировъ и гребцовъ, написать изъ стрѣлковой партіи на барказъ къ орудію 4-хъ человѣкъ, на полубарказы по 3 человѣка, а на мелкіе катера по 2 человѣка.

Орудія спускать съ обоихъ ноковъ грота-рея на унтеръ-фокѣ и ватеръ-таляхъ и гордеяхъ, имѣя концы со шкафута.

Спускъ орудій, равно какъ и приготовленіе къ оному, обязывается дѣлать командующій на верху офицеръ, приготовленіе шлюпокъ—офицеры на нихъ написанные, приготовленіе станковъ и орудій къ спуску въ декахъ—штабсъ-капитанъ Е..., приготовленіе принадлежности—Подпоручикъ Д....

На гребныя суда офицеры назначаются: (См. слѣдующій приказъ).

18.

При осмотрѣ артиллеріи гребныхъ судовъ ввѣреннаго мнѣ корабля, я нашелъ ее совершенно неисправною и потому считаю необходимымъ, дабы скорѣе довести эту часть до должнаго порядка, равно какъ и самое управленіе шлюпками, во всѣхъ возможныхъ случаяхъ, поставить на приличную ногу—росписать корабельныя гребныя суда по офицерамъ, на которыхъ и возлагается произвести безотлагательно всѣ нужныя исправленія и потомъ постоянный въ продолженіи кампаніи присмотръ, какъ за содержаніемъ каждой шлюпки, такъ и за обученіемъ унтеръ-офицеровъ и гребцовъ ихъ дѣлу.

Барказъ лейтенанту К...., полубарказъ № 1 лейтенанту С...., полубарказъ № 2 лейтенанту Я...., ка-

теръ № 1 мичманъ Р...., катеръ № 2 юнкеръ В ..., шестерка юнкеръ Т....

Кромѣ того лейтенанту К.... имѣть надзоръ за верейкой, гичкой и вельботомъ.

Гг. офицерамъ на шлюпкахъ обратить особое вниманіе, чтобъ всѣ сдѣланныя до сего времени приспособленія, относительно управленія подъ парусами, подъ веслами и дѣйствія артиллеріею, не приходили въ упадокъ, а напротивъ того улучшивались, и для того о томъ, что требуетъ поддержки или сдѣлать вновь—докладывать старшему офицеру, который съ своей стороны не замедлитъ дать всѣ средства По артиллеріи же надо стараться достигнуть, чтобъ орудія легко двигались по платформамъ и спускамъ и при дѣйствіи не оставляли поврежденій, чего легко достичь, если заведены будутъ пропорціональные отдачѣ брюки съ гакомъ съ одного конца, а для крѣпленія ихъ въ носу—стропки кругомъ форъ-штевня съ коушами, обшитые кожей, а въ кормѣ—рымы; для талей же обушки и въ носу и въ кормѣ расположа такъ, чтобъ тали закладывать свободно и сколь можно ближе къ продольному направленію.

19.

29 Мая.

Замѣчено мною, что гордень съ грота-рея при подъемѣ маловѣсныхъ вещей на корабль, подается совершенно не такъ, какъ слѣдовало бы, для ускоренія такого рода подъема и употребленія на него сколь можно менѣе людей; я прошу гг. вахтенныхъ лейтенантовъ наблюдать, чтобъ гордень этотъ лежалъ всегда въ готовности на марсѣ между рыбинъ, т. е. продернутымъ въ блокъ со свитнемъ и раздернутымъ

такъ, чтобъ по командѣ: *гордень на грота-рей!* два человѣка марсовыхъ могли взять его съ марса и несли блокъ прямо на нокъ, бросивъ оба лопаря на шкафутъ, гдѣ унтеръ-офицеръ подавалъ бы немедленно ходовой на шлюпку, а коренной бралъ въ каинфасъ-блокъ, на шкафутѣ или въ верхней палубѣ. При этомъ считаю необходимымъ подтвердить гг. вахтеннымъ офицерамъ чтобъ подъемъ всякихъ вещей, которыя рука по рукѣ подавать нельзя, производился бы посредствомъ горденя съ нока, отнюдь не употребляя гордень прямо со шкафута или изъ порта, чрезъ что портятъ бортъ и ступеньки, трапа, и выказываютъ для глаза привыкшаго къ морскому порядку отсутствіе онаго.

20.

5 Іюня.

Для достиженія проворства въ лазаніи, я прошу гг. вахтенныхъ офицеровъ, каждому на своей вахтѣ, въ началѣ и половинѣ ея посылать избранныхъ изъ ротъ салинговыхъ чрезъ салингъ, наблюдая чтобъ они старались бѣжать по стеньгъ-вантамъ, и на марсъ иначе не поднимались, какъ по путень-вантамъ, и о всякомъ таковомъ ученьи предувѣдомляли меня. Лейтенанту же Е... озаботиться, чтобъ люди, избранные для этой цѣли изъ ротъ, никуда съ корабля не откомандировывались.

21.

15 Іюня 1845 года.

При осмотрѣ сего числа артиллеріи гребныхъ судовъ, я нашелъ ее въ надлежащемъ видѣ—желательно бы было, чтобъ спускъ ея на суда производился съ

большимъ порядкомъ и съ большею живостію. Для достиженія сего, рекомендую г. капитанъ-лейтенанту Е.. сдѣлать слѣдующее распоряженіе: на барказъ спускать съ лѣваго нока грота-рея, на ватеръ таляхъ и ундеръ-фокѣ; на полубарказы, начиная съ № 1-го, съ праваго нока грота рея, на надежномъ горденѣ; на катеръ № 1 съ праваго нока фока-рея—на ундеръ-лисель-фалѣ, и на катеръ № 2 съ лѣваго нока фока-рея, также на ундеръ-лисель фалѣ; для поспѣшнѣйшаго изготовленія сихъ принадлежностей и затѣмъ спуска артиллеріи назначить къ ватеръ-талямъ и ундеръ-фоку лейтенанта Л..., къ горденю въ грота-рея лейтенанта Я..., на бакъ къ спуску 8 фун орудій лейтенанта Г..., давъ имъ всѣмъ потребное для сего число нижнихъ чиновъ и унтеръ-офицеровъ.

22.

24 іюня.

Полагая необходимымъ караулъ при пожарѣ раздѣлить на отдѣленія, я назначаю командирамъ его лейтенанта Т. ., командующими же отдѣленіями быть: 1-мъ, для кубрика, мичману В.. , 2-мъ, на верху, мичману Ж.. ..

23.

Для предупрежденія замѣшательства, могущаго произойти отъ неизвѣстности мѣстъ своихъ въ случаѣ, если на кораблѣ будетъ пожаръ, къ другимъ росписаніямъ присовокуплено особое росписаніе офицеровъ и нижнихъ чиновъ при таковомъ несчастіи, съ особымъ объясненіемъ назначенія каждаго дивизіона. Объ открывшемся пожарѣ будутъ всѣ увѣдомляться звономъ колокола, что исполняется г. командующимъ

вахтою офицеромъ, не иначе, какъ получивъ мое приказаніе; ибо онъ, по открытіи—тотчасъ долженъ меня безъ шума извѣстить, распорядясь вмѣстѣ съ тѣмъ спускомъ виндзелей, уборкою шлюпочныхъ чехловъ на рострахъ, уборкою тентовъ и дымселя, подъ парусами же—всякихъ нижнихъ парусовъ, и прочихъ легко загорающихся вещей. Къ росписанію и объясненію симъ считаю приличнымъ приложить еще слѣдующее наставленіе:

1) 9-й дивизіонъ немедленно занимаетъ посты свои и принявъ боевые патроны изъ малой крюйтъ-камеры отъ подпоручика Д... (младшаго артиллерійскаго офицера), заряжаетъ ружья. Обязанность его не дозволять никому, кто бы не былъ, отлучаться съ корабля, безъ особеннаго моего разрѣшенія. Ихъ права и отвѣтственность совершенно одинаковы съ правами и отвѣтственностію часовыхъ въ военное время.

2) 1-й дивизіонъ идетъ къ загорѣвшемуся мѣсту, вооружась назначеннымъ для каждаго инструментомъ, и старается появившійся огонь потушить, закладывая его мокрыми швабрами, матами, парусами, брезентами и тому подобнымъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ, отдѣляя людей (если увидится въ семъ надобность) въ разныя мѣста, по мѣрѣ нужды, какъ-то: въ шкиперскую каюту, въ шкиперскій и артиллерійскій люки, вообще на кубрикъ и въ палубы и пр., для подаванія на верхъ вещей удобно воспламеняющихся, именно: сажи, смолы, разнаго масла, гарпіусу, скипидара, терпентина, по возможности смоленаго такелажа; въ аптеку, къ льялу, гдѣ хранятся смоленыя и для крашенія употребляемыя ведра; если пожаръ случится ночью—къ выбрасыванію на верхъ коекъ, и такъ далѣе. При всѣхъ сихъ дѣйствіяхъ надлежитъ всѣмъ въ движеніяхъ

своихъ соблюдать какъ можно болѣе спокойствія, дабы не усилить обращеніе воздуха.

3) 5-й дивизіонъ остается на верху въ распоряженіи старшаго офицера, г. капитанъ-лейтенанта Е... Ему съ онымъ должно немедленно приступить: къ навѣшиванію талей для спуска гребныхъ судовъ или для подъема выдаваемыхъ вещей снизу; къ обертыванію мокрыми брезентами смоленаго такелажа, противъ люковъ находящагося, въ особенности грота-штага, и къ подаванію на низъ мокрыхъ швабръ, матовъ, брезентовъ, парусовъ и вообще всего, могущаго способствовать къ потушенію огня.

4) Такъ какъ главная забота въ началѣ пожара должна состоять въ уничтоженіи по возможности обращенія воздуха въ томъ мѣстѣ, гдѣ пожаръ показался, то 3 й дивизіонъ долженъ прямо закрыть всѣ люки и прикрыть ихъ мокрыми брезентами, раскрывая оные только для прохода людей, подаванія вещей и воды, по мѣрѣ нужды. Артиллерійскіе офицеры съ канонирами въ сіе же время закрываютъ порты.

5) Люди, назначенные съ ведрами для подаванія воды въ люки, затыкаютъ шпигаты пенькой или что для сего будетъ у шкипера, и потомъ, принимая съ русленей воду, льютъ ее на палубы, покуда оную не потребуютъ внизъ или въ другія какія мѣста.

6) Назначенные къ брандспойтамъ и помпамъ, немедленно должны вооружить ихъ и дѣйствовать на мѣсто, которое будетъ указано.

7) Штабсъ-капитанъ Е... (старшій артиллерійскій офицеръ), по закрытіи портовъ, долженъ немедленно если орудія заряжены ядрами, разрядить ихъ, и потомъ составить изъ канониръ партіи, для выбрасыванія за бортъ, въ случаѣ необходимости, всего легко загораюшагося.

8) Лейтенантъ Т... обязанъ, какъ только зазвонятъ въ колоколъ, вынести ящикъ съ казною на ютъ, и оставить его карауленому унтеръ-офицеру, а самъ съ мичманомъ Ж..., старшинами всѣхъ гребныхъ судовъ и половиннымъ числомъ гребцовъ готовитъ суда, если которыя не спущены, къ спуску, а находящіяся на водѣ—къ принятію чего прикажутъ, размѣщая ихъ на обѣ стороны, именно: полубаркасъ № 1, катеръ № 1, верейка и гичка на правой сторонѣ, подъ командою Лейтенанта Т...; а баркасъ, полубаркасъ № 2, катеръ № 2, шестерка и вельботъ—подъ командою мичмана Ж... на лѣвой.

9) Если есть суда на рострахъ, то г. капитанъ-лейтенанту со 2-й партіей немедленно приступать къ спуску ихъ.

10) Если несчастный случай встрѣтится подъ парусами: то первое попеченіе старшаго офицера должна быть уборка парусовъ, а потомъ спускъ баркаса и другихъ гребныхъ судовъ.

11) Г. штабсъ-капитану А... (старшему штурману) съ кондукторами должно озаботиться спасеніемъ шканечнаго журнала, а если въ открытомъ морѣ, то снабженіемъ гребныхъ судовъ компасами, картами, склянками и проч.

12) Штабъ-лекарь Б. долженъ находиться при больныхъ и аптекѣ въ лазаретѣ, а на кубрикѣ къ аптекѣ отрядить надежнаго фельдшера, чтобъ въ случаѣ опасности очистилъ ее отъ удобозагораюшихся вещей.

13) Коммисару не отходить отъ печати ахтеръ-люка, за сохранность коей отвѣчаетъ, за чѣмъ наблюдать мичману В... съ карауломъ своимъ.

14) Никто не долженъ оставлять своего мѣста до пробитія отбоя, послѣ чего 1-я вахта становится на правый шкафутъ или шканцы, а вторая на лѣвый, по

отдѣленіямъ, и въ такомъ положеніи ожидаютъ дальнѣйшихъ моихъ приказаній.

24.

5 Іюля.

Для соблюденія на ввѣренномъ мнѣ кораблѣ однообразія при нѣкоторыхъ извѣстныхъ случаяхъ подъ парусами, я рекомендую гг. вахтеннымъ командирамъ слѣдующее:

1) Снимаясь съ дрейфа, прежде всего становить кливеръ или стаксель, а потомъ уже обрасопливать гротъ-марсель и вмѣстѣ съ тѣмъ ставить (если приказано) гротъ и фокъ.

2) Поворачивая оверъ-штагъ и спустивъ кливеръ или стаксель, кромѣ особыхъ какихъ случаевъ, не подымать опять его, покуда корабль не пойдетъ къ вѣтру.

3) Поворачивая оверъ-штагъ, наблюдать, чтобъ гика-шкотъ вдругъ не стягивали на средину, а постепенно, и подвѣтренный гикатопенантъ выбирали, когда бизань уже обезвѣтрятъ.

4) При поворотѣ оверъ-штагъ имѣть правиломъ: при ровномъ ходѣ гротъ марса-булинь отдавать ранѣе, а когда тихо и поворотъ вообще сомнителенъ—позже, и при послѣднихъ случаяхъ, фока-булинь вслѣдъ за гротъ-марса-булинемъ.

5) Поворачивая чрезъ фордевиндъ, задніе паруса приводить левентигъ покуда не будутъ обрасоплены въ бейдевиндъ на другой галсъ, послѣ чего уже становить фока-рей прямо, подтянувъ заранѣе фока гитовы такъ, какъ это дѣлается при поворотѣ оверъ-штагъ.

6) Поворачивая чрезъ фордевиндъ въ снѣжій вѣтеръ, когда корабль придетъ на фордевиндъ, стакселя спустить, а если стоитъ фокъ или форъ-трисель, то брать ихъ на гитовы.

7) Когда вѣтеръ заходитъ и людей случится мало, чтобъ поставить на всѣ брасы вдругъ, то начинать съ переднихъ Если же вѣтеръ отходитъ, то съ заднихъ.

8) При свѣжемъ вѣтрѣ, приводя или поворачивая оверъ-штагъ, имѣть особое наблюденіе за навѣтренными брасами нижнихъ и марса-реевъ. Въ этихъ случаяхъ на нихъ даже ставить унтеръ-офицеровъ, которые должны смотрѣть, чтобъ какъ только парусъ наполнится, нижніе брасы травили бы не иначе, какъ чрезъ битенгъ или планку, выпуская сколько необходимо нужно; марса-брасы тоже травить чрезъ битенгъ и сколько нужно, чтобъ подвѣтренная шкаторина марселя не выдраивалась очень туго, ибо въ противномъ случаѣ можно сломать марса-рей.

9) Поднимая марса-фалы при обрасопленныхъ парусахъ, также обращать особое вниманіе на брасы и на то, чтобъ болѣе людей становилось на навѣтренный фалъ.

10) При брамселяхъ и марселяхъ на одномъ рифѣ всегда поднимать кливеръ, развѣ только ожидая шквала и если что случится съ кливеромъ; бизанью же располагать сообразно требованія руля.

11) Идя въ бакштагъ ставить всегда полъ-грота и, если погода дозволяетъ, всѣ лисели съ навѣтра и гротъ-брамъ-лисель съ подвѣтра, бизань же въ такомъ только случаѣ, если не мѣшаетъ рулю.

12) Идя на фордевиндъ, ни бизани, ни грота не имѣть; а если погода позволитъ, то лисели и всегда съ обѣихъ равные.

13) Если случится брать рифы одною вахтою, то брать прежде всего у крюйселя и форъ-марселя, потомъ уже у гротъ-марселя, имѣя всегда въ разсчетѣ, что крюйсель есть самый слабый парусъ.

14) Имѣя гротъ и фокъ на гитовахъ, быкъ-гордени

не подтягивать до марса, а вровень съ реемъ, а нокъ-гордеией имѣть небольшую слабину для брасопки.

15) Если гротъ и фокъ взяты на гитовы за штилемъ, то быкъ и нокъ-гордени не подтягивать до мѣста и имѣть набранными, чтобъ въ случаѣ вѣтра гротъ и фокъ немедленно были поставлены.

16) Марса топенанты тянуть не иначе какъ тогда, когда у марселя взято два рифа, ибо они тогда только дѣйствительны; топенанты же нижнихъ парусовъ, при брасопкѣ раздергивать какъ можно слабже и потомъ вытягивать навѣтренный только тогда, когда реи обрасоплены для полнаго вѣтра или стоитъ который либо изъ нижнихъ парусовъ.

17) При браніи рифовъ у марселей марса-рей всегда ставить поперегъ, ибо иначе людямъ трудно расходиться по навѣтренному ноку, а при попутномъ вѣтрѣ вытягивать марса-гитовы и быкъ-гордени.

18) Въ бейдевиндъ при крѣпленіи брамселей и бомъ-брамселей, брамъ и бомъ-брамъ-реи ставить по вѣтру, равно какъ и при отдачѣ нѣтъ нужды реи эти брасопить прямо.

19) Подъ парусами шлюпкамъ иначе не приставать какъ съ подвѣтра и если случится, что въ торопяхъ шлюпка отвалитъ безъ гребца, то приказывать старшинамъ, чтобъ гребцы всегда примыкали къ срединѣ и недостающее весло было изъ баковыхъ, и

20) Строго наблюдать, чтобъ нижніе чины укладывали снасти въ бухты не иначе, какъ отъ коренной и при всякомъ случаѣ ихъ раскручивали

25.

11 Іюля 1845 г.

Замѣтивъ, что гг. вахтенные командиры руководствуются разными правилами на счетъ оставленія мар-

совыхъ при разныхъ случаяхъ на марсахъ, я, для необходимаго на военномъ суднѣ однообразія (ибо разность требованій непремѣнно сбиваетъ нижнихъ чиновъ съ толку,, предписываю въ обыкновенныхъ обстоятельствахъ, т. е. когда нѣтъ работъ, слѣдующее къ руководству.

1) Когда стоятъ лисели, имѣть всѣхъ вахтенныхъ марсовыхъ на форъ и гротъ-марсахъ и *одно* отдѣленіе на крюйселѣ.

2) Когда стоятъ бомъ-брамсели; имѣть по *одному* отдѣленію на марсахъ.

3) Когда стоятъ брамсели, имѣть по *полу*-отдѣленію на марсахъ.

4) Когда взято два рифа, не имѣть ни кого на марсахъ; для надергиванія же горденей нижнихъ парусовъ посылать снизу, когда сіе потребуется.

5) Кромѣ сказаннаго о марсовыхъ, на ютѣ имѣть только сигнальщиковъ, ютовыхъ унтеръ-офицеровъ и на слѣдующихъ снастяхъ: у мачтъ: на бомъ-брамъ-фалѣ, если стоитъ бомъ-брамсель; на брамъ-фалѣ, если стоитъ брамсель; у планширей: когда нужно—на крюйсель-фалахъ; у гротъ-брамъ-брасовъ и вмѣстѣ брамъ-шкотахъ; и у переднихъ битенговъ: на гротъ-марса-брасахъ и крюйсель-шкотахъ.

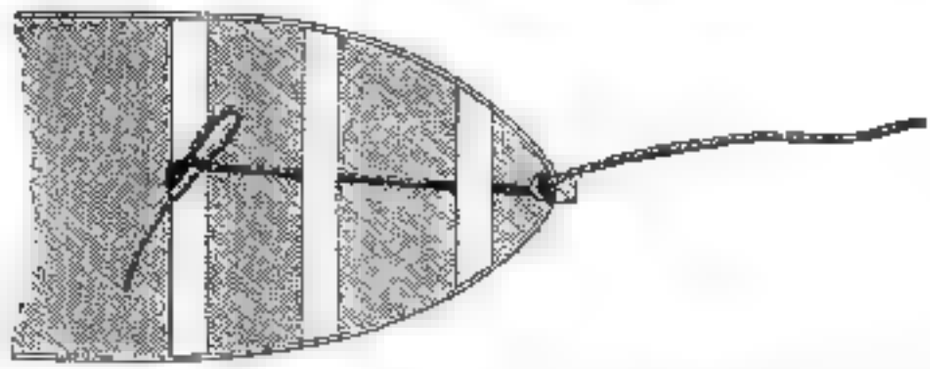
26.

13 Іюля.

Не смотря на распоряженія прежнихъ кампаній, катера съ боканцовъ спускаются вовсе не такъ живо и не съ тѣми предосторожностями, которыя требуются при спускѣ гребныхъ судовъ находу; важность этого дѣйствія, въ случаѣ паденія человѣка за бортъ, вынуждаетъ меня повторить гг. вахтеннымъ команди-

рамъ условія быстраго и вмѣстѣ съ тѣмъ безопаснаго спуска катеровъ на ходу, равно какъ и то, что медленность въ такого рода обстоятельствахъ или какое несчастіе отъ несоблюденія предписанныхъ правилъ, подвергнутъ вахтеннаго командира строгой отвѣтственности:

1) Шлюпка на боканцахъ должна во всякое время имѣть всѣ весла, руль, румпель и конецъ съ запаснаго якоря, привязанный слѣдующимъ образомъ:



т. е. быть пропущеннымъ въ носовой рымъ, а если рымъ тѣсенъ, то просто подъ переднія двѣ банки и завязанъ за *третью* петлею такъ, чтобъ гребецъ, на ней сидящій, не шевелясь могъ раздернуть петлю и тѣмъ освободить шлюпку.

2) Тали съ боканцовъ должны во всякое время лежать совершенно чисто и на отвѣтственности ютовыхъ унтеръ-офицеровъ, изъ коихъ назначить: одного травить и отвѣчать за переднія, а другаго травить и отвѣчать за заднія.

3) Трапъ съ русленей долженъ находиться въ ростракахъ и состоять подъ надзоромъ вахтеннаго шканечнаго боцмана, который обязывается имѣть унтеръ-офицера и людей по его выбору, кои бы съ унтеръ-офицеромъ своимъ, какъ только прокричатъ: *на катеръ!* поспѣшали съ этимъ трапомъ на бизань-русленъ (*)

(*) Впрочемъ, при значительномъ ходѣ и при волненіи гораздо безопаснѣе спускаться по переднимъ талямъ; только нуженъ кончикъ для подъема по боканцу.

4) Вахтенный командиръ, всякій разъ, по вступленіи на вахту, обязанъ вывести въ дополненіе къ настоящимъ гребцамъ толковыхъ людей, а если настоящій катерный унтеръ-офицеръ не на вахтѣ, то и унтеръ-офицера, знающаго править рулемъ и расторопнаго, и подтвердить заранѣе унтеръ-офицеру — какъ править рулемъ, а гребцамъ — какъ выкладывать тали, т. е. всегда прежде кормовыя, равно какъ о необходимости сидѣть въ шлюпкѣ смирно.

5) Шлюпки спускать всегда съ подвѣтра, и если корабль имѣетъ порядочный ходъ, то спускъ оныхъ не предоставлять никому; въ случаѣ, если нельзя надѣяться на унтеръ-офицера, что будетъ правильно управлять рулемъ, то посылать младшаго офицера, и

6) Конецъ съ запаснаго якоря чтобъ былъ пропущенъ въ капифасъ-блокъ и чисто положенъ, такъ-чтобъ его можно было легко травить и со всѣмъ отдать; отвѣтственность за конецъ на бакѣ возложить на старшаго вахтеннаго боцмана.

27.

11 Іюня 1846 года.

Желая сколько можно болѣе воспользоваться кратковременнымъ практическимъ плаваніемъ ввѣреннаго мнѣ корабля, я рекомендую г. капитанъ лейтенанту Е .. наблюдать. 1) чтобъ отъ 2-хъ до 4 хъ часовъ по полудни, времени назначаемаго для одиночныхъ ученій, вмѣсто вахтенныхъ, для исправленія всѣхъ надобностей по управленію парусами вызывали *второй* взводъ *первой* абордажной партіи, т. е. людей, назначенныхъ къ управленію парусами во время боя; причемъ давать наставленія стоящимъ въ то время на вахтѣ гг. лейтенантамъ, какимъ образомъ и чѣмъ

именно людей этихъ въ сказанное время занимать; и 2) чтобъ одиночныя артиллерійскія ученья производились: по понедѣльникамъ и четвергамъ — полубатареями, а по вторникамъ и пятницамъ—ганшпугами и у мишени вмѣстѣ, отдѣляя для перваго ученья по три нумера въ декѣ, а для послѣдняго собирая комендоровъ и ихъ замѣняющихъ по очереди; что же касается до сабельныхъ и ружейныхъ пріемовъ, то ихъ можно отложить на время плаванія, предоставивъ только гг. ротнымъ командирамъ, по ихъ назначенію, дѣлать ученья выправки рекрутамъ.

Замѣтивъ, что ружья въ пирамидахъ стоятъ не всегда въ должномъ порядкѣ, я прошу гг. ротныхъ командировъ озаботиться, чтобъ впредь таковаго рода упущенія, не могли случаться, ибо неисправность ружья и безпорядочное помѣщеніе его даютъ самое невыгодное понятіе каждому о надзорѣ за всѣми прочими принадлежностями военнаго человѣка, а надзоръ этотъ конечно составляетъ одинъ изъ самыхъ важныхъ предметовъ на военномъ кораблѣ.

28.

14 Іюня

До свѣдѣнія моего дошло, что нѣкоторые изъ нижнихъ чиновъ не умываются; такъ какъ такое неряшество бываетъ причиною болѣзней и изъ числа ихъ такихъ, которыя прямо даютъ дурную славу командѣ, то я и прошу гг. ротныхъ командировъ обратить все вниманіе на водвореніе между нижнихъ чиновъ ихъ ротъ той необходимой чистоты, которою долженъ отличаться образованный военный человѣкъ, и для чего командѣ 38-го экипажа дано уже столько способовъ богатствомъ бѣлья; для ближайшаго же достиженія требуемаго объявить десяточнымъ унтеръ-офицерамъ, что

они будутъ въ прямой отвѣтственности за всякаго человѣка, замѣченнаго мною немытымъ, небритымъ и въ разорванномъ платьѣ. Приказъ этотъ прочесть при собраніи всей команды.

29.

Безъ методы и терпѣнія нельзя ожидать успѣха ни въ какомъ ученьи, и потому прошу гг. дечныхъ командировъ обученіе нижнихъ чиновъ дековъ, имъ порученныхъ, производить въ слѣдующемъ порядкѣ:

Во первыхъ довести, чтобъ нумера непремѣнно готовили сами принадлежности, имъ назначенныя, не передавая этого другимъ, ибо привычка передавать можетъ быть причиною, что въ настоящемъ дѣлѣ какой нибудь принадлежности во время не явится.

Во вторыхъ довести, чтобъ каждый первый и второй комендоры знали твердо командныя слова для заряжанія и пальбы изъ орудія установленныя.

Въ третьихъ довести, чтобъ каждый человѣкъ зналъ дѣло, присвоенное его нумеру при заряжаніи и пальбѣ, изъ орудій на одинъ бортъ.

Въ четвертыхъ довести, чтобъ каждый человѣкъ зналъ дѣло, присвоенное его нумеру при заряжаніи и пальбѣ изъ орудій на оба борта.

Въ пятыхъ довести, чтобъ первые и вторые комендоры умѣли наводить орудіе скоро и вѣрно на предметъ.

Въ шестыхъ довести, чтобъ при наведеніи орудія нумера съ ганшпугами, нумера на боковыхъ таляхъ и съ клиномъ или винтомъ дѣйствовали ловко.

Въ седьмыхъ довести, чтобъ первые и вторые комендоры знали твердо установленія прицѣловъ, установленіе орудій въ одну высоту и въ параллельное между собою положеніе.

Въ осьмыхъ довести, чтобъ всѣ вообще знали боп и правила какимъ должны слѣдовать при переходѣ съ борта на бортъ.

Въ девятыхъ довести; чтобъ замѣняющіе знали обязанность нумеровъ, вмѣсто коихъ имъ назначено поступать, и

Въ десятыхъ, доведя до вышесказаннаго, обучать уже по статьѣ, въ экзерциціи помѣщенной подъ названіемъ *случайныя распоряженія*, кромѣ нижняго дека, который до сихъ *случайныхъ распоряженій* долженъ умѣть дѣйствовать съ опускными портами, бомбами и сосредоточивать огонь Изъ всего упомянутаго гг. дечные командиры и командиры отдѣленій могутъ видѣть, что кромѣ быстроты движеній, есть много предметовъ для занятій нижнихъ чиновъ при артиллерійскомъ ученьи, безъ коихъ всякая быстрота будетъ только безпорядокъ.

30.

16 Іюня.

Утверждая росписанія на кампанію сего 1846 года для разныхъ на кораблѣ случаевъ, въ числѣ 13-ти нумеровъ, я прошу гг. вахтенныхъ командировъ строго руководствоваться имп; въ случаѣ же могущихъ встрѣтиться неудобствъ или выпусковъ, представлять мнѣ лично свои замѣчанія, которыя приму съ особеннымъ удовольствіемъ, какъ знаки усердія гг. офицеровъ къ усовершенствованію такой важной части кораблe-управленія.

31

Въ дополненіе къ утвержденнымъ мною росписаніямъ и приказамъ прошлыхъ годовъ относительно обя-

занностей гг. офицеровъ при разныхъ случаяхъ, прибавляется слѣдующее распоряженіе:

а) *При вызовѣ всѣхъ на верхъ назначаются:* (*)

. . . . . .

Назначая гг. офицерамъ разныя части, рекомендую имъ озоботиться немедленнымъ составленіемъ частныхъ росписаній изъ общаго, для руководства. При этомъ прошу ихъ столько же стараться о томъ, чтобы люди знали обязанности имъ предназначенныя, сколько о томъ, чтобъ знали мѣста свои, ибо безъ перваго второе будетъ почти безполезно; для достиженія же послѣдняго, каждому изъ командующихъ надлежитъ раздѣлить нижнихъ по унтеръ-офицерамъ и при всякомъ ученьи внушать чрезъ послѣднихъ, чего отъ кого требуется. Эти отдѣльныя ученья особенно важны для хозяевъ на снастяхъ, ибо если кто изъ нихъ знаетъ къ чему его снасть служитъ, что дѣлаетъ, какъ она проведена и какъ и гдѣ закрѣплена, то нельзя ожидать, чтобъ онъ самъ собою нашелся какъ и въ какомъ случаѣ съ нею поступать.

(*) Подробныя наставленія гг. офицеровъ при вызовѣ всѣхъ на верхъ, во время боя, въ случаѣ пожара и на гребныя суда здѣсь опущены потому, что взглядъ Владимира Алексѣевича на старшинство офицерскихъ мѣстъ ясно выразился въ циркулярѣ его отъ 4-го Марта 1854 года, помѣщенномъ всѣдъ за симъ.

Циркуляръ Генералъ-Адъютанта Корнилова 4 марта 1854 года.

«Замѣтивъ, что на нѣкоторыхъ судахъ, при общихъ работахъ, офицеры росписываются неправильно, напр. на мачтовомъ суднѣ, назначая на шканцы, не назначаютъ на ютъ, тогда какъ ютъ составляетъ отдѣльное командованіе, — я считаю полезнымъ объявить Гг. Командирамъ судовъ мое собственное мнѣніе, о старшинствѣ офицерскихъ мѣстъ; такія нумераціи особенно полезны на флотѣ нашемъ, гдѣ рѣдко суда имѣютъ положенное по штату число офицеровъ».

Росписаніе флотскихъ офицеровъ.

Примѣчаніе. Такой порядокъ наблюдать при назначеніяхъ въ разныя мѣста, избирая офицеровъ по старшинству, однако принимая въ расчетъ способности, ибо есть офицеры весьма достойные — съ специальными познаніями.

Званіе офицеровъ.	Назначенія	12-тя пушечнаго корабля: При общей работѣ.	При тревогѣ.	При абордажѣ: Парт.	При абордажѣ: Вал.	При пожарѣ.	На гребныя суда
Старш. офиц.	1	Управляетъ парусами	Управляетъ	пару	сами	5 див.	Надзоръ за общимъ гребными судами поручается лейтенанту изъ Лейтенантовъ, который и назначается командиромъ барказа № 1, на каждую шлюпку назначается офицеръ по очереди. Для присмотра за всѣми гребными судами и для обученія гребцовъ унтеръ-офицеры [illegible]
Лейтенанты и Мичманы.	2	Бакъ.	Нижн. бат.	1 абр.		1 див.	
	3	Ютъ.	Средн. бат.	2 абр.	—	2 див.	
	4	Шканцы.	Верхн. бат.	Резер.	—	6 див.	
	5	Бакъ, лѣвая сторона.	При упр. пар.	1 абр.	2	5 див.	
	6	Бакъ, правая сторона.	Бак. оруд.	Стр.		9 див.	
	7	Шканцы у мачты.	Шкан. оруд.	1 абр.	1	4 див.	
	8	Прав. шкафутъ.	Нижн. бат.	2 абр.	1	7 див.	
	9	Лѣв. шкафутъ.	Подача карт. изъ бол. кр. камеры.	Резер.	1	9 див.	
	10	Бакъ, бушпритъ.	Средн. бат.	Стр.	2	8 див.	
	11	Бакъ, у мачты ф.-марс.	Верхн. бат.	1 абр.	1	2 див.	
	12	Шк. у мач. и гр.-марс.	При упр. пар.	1 абр.	2	5 див.	
	13	Ютъ у мач. и кр.-марс.	При упр. пар.	Стр.	1	9 див.	
	14	При сигналахъ.	При сигналахъ.	и при	кома	ндирѣ.	
	15	Шканцы, лѣв. стор.	Нижн. бат.	2 абр.	2	8 див.	
	16	Шканцы, прав. стор.	Средн. бат.	Резер.	1	3 див.	
	17	Бакъ.	Нижн. бат.	1 абр.	2	1 див.	
	18	Ютъ.	Верхн. бат.	2 абр.	1	4 див.	
	19	При сигналахъ.	При сигналахъ.	и при	кома	ндирѣ.	

Званія офицеровъ.	Назначенія	ПРОДОЛЖЕНІЕ 120-ТИ ПУШЕЧНАГО КОРАБЛЯ. При общей работѣ.	При тревогѣ.	При абордажѣ. Парт	При абордажѣ. Взв.	При пожарѣ.	На гребныя суда.
Лейтенантъ и Мичманъ		*При нештатномъ числѣ офицеровъ на кораблѣ, нижеслѣдующія назначенія должны быть измѣнены такъ:*					Надзоръ за всѣми гребными судами поручается одному изъ Лейтенантовъ, который и назначается командиромъ баркаса № 1, на каждую шлюбку назначать еще по офицеру, для присмотра за нею собственно и для обученія унтеръ-офицеровъ и гребцовъ ихъ дѣлу.
		При 14 офицерахъ:					
	8	Шканц., прав. стор.	Нижн. бат	2 абр.	1	7 див.	
	9	Шканц., лѣв. стор.	Подача карт. бол крюйтъ-камеры.	Резер	1	9 див.	
		15, 16, 17, 18, 19 назначенія уничтожаются, остальныя тѣ же.					
		При 13 офицерахъ:					
	10	Бак., у мач. и фор.-марс.	Средн. баттар.	Стр	2	8 див	
	11	Шк., у мач. и гр.-марс.	Верхн. баттар.	1 абр.	2	5 див.	
		11 Назначеніе уничтожается: остальныя какъ при 14.					
		При 12 офицерахъ:					
	12	Шк. у мач. и гр.-марс.	Верхн. батт.	Стр.	1	2 див	
		13 уничтожается: остальныя какъ при 13.					
		При 11 офицерахъ:					
	3	Ютъ.	Средн. баттар.	2 абр	—	2 и 6 д.	
	4	Шканцы.	Верхн. батт.	Стр.	—	9 див	
	6	Бакъ, прав. сторона	Бак. оруд.	Стр.	1	9 див.	
	7	Шк., у мач. и гр.-марс	Шкан. оруд.	1 абр.	1	4 див	
		12 уничтожается 1, 2, 5, 8, 9, 10, 14 какъ при 13					
		При 10 офицерахъ:					
		14 назначеніе уничтожается, сигналы поручаются штурманскимъ офицерамъ.					
		При 9 офицерахъ:					
	7	Шканцы, у мачты.	Шкан. оруд.	1 абр.	1	4 и 7 д.	
	8	Шк., прав. сторона	Нижн. бат.	Стр.	2	8 див.	
		10 назначеніе уничтожается: 1, 2, 3, 4, 5 6 и 9—какъ при 11. По вызовѣ стрѣлковъ нижняя баттарея поручается артиллерійскому офицеру.					

84-хъ пушечнаго корабля.

Званіе офицеровъ.	Нумерація №	При общей работѣ.	При ученіяхъ.	При абордажѣ. Абор.	При абордажѣ. Взв.	При пожарѣ.	На гребныхъ судахъ.
Старш. офиц.	1	Управляетъ парусами.	Управляетъ	парусами		5 дня	
Лейтенанты и Мичманы	2	Бакъ.	Нижн. баттар.	1 абр.	—	, дня	
	3	Ютъ.	Верхн. баттар.	2 абр.	-	2 и 6 д	
	4	Шканцы	Шкан. оруд.	Стр.	—	9 дня.	
	5	Бакъ, лѣвая сторона	При управ. пар.	1 абр.	2	5 дня.	
	6	Бакъ, прав. сторона.	Баков. оруд.	1 абр.	1	4 дня	
	7	Шканцы, у мачты.	Нижн. баттар.	2 абр.	1	7 дня.	
	8	Правый шкафутъ.	Подача картуз. изъ бол. кр.-кам.	Резер.		6 дня	
	9	Лѣвый шкафутъ.	Верхн. баттар.	Стр.	2	8 дня	
	10	Бак., у мач. и фор. мар.	Нижн. баттар.	1 абр.	1	2 дня.	
	11	Шк., у мач. и гр. марс.	При упр. пар.	1 абр.	2	5 дня	
	12	Ютъ, у мач. и кр.-марс.	При упр. пар.	Стр.	1	9 дня	
	13	При сигналахъ.	При сигналахъ	и при	пожа	рѣ.	
	14	Бакъ, бушпритъ.	Верхн. баттар.	2 абр.	2	9 дня	
	15	Шкан., лѣвая сторона.	Нижн. баттар.	Резер.	1	3 дня.	
	16	Шкан., правая сторона.	Верхн. баттар.	2 абр.	2	3 дня.	

При нештатномъ числѣ флотскихъ офицеровъ на корабль, нижеслѣдующія назначенія должны быть измѣнены такъ

При 14 офицерахъ:

8	Шкан., прав. сторона.	Подача картуз. изъ бол. кр.-кам.	Резер.	—	6 дня.
9	Шкан., лѣв. сторона.	Верхн. баттар.	Стр.	2	8 дня.

15 и 16 назначенія уничтожаются.

При 13 офицерахъ:

10	Бак., у мач. и фор.-марс.	Нижн. баттар.	Резер.	1	9 дня

14, 15 и 16 назначенія уничтожаются. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 и 13 остаются тѣже.

При 12 офицерахъ:

11	Шк., у мач. и гр.-марс.	При управ. пар.	Стр.	1	9 дня

12 уничтожается; остальныя какъ при 13 оф.

При 11 офицерахъ:

7	Шк., у мач. и гр. марс.	Нижн. баттар.	2 абр.	1	7 дня
8	Шк., правая сторона	Подача картуз. изъ бол. кр.-кам.	Резер.		6 дня.
10	Бак., у мач. и фор.-мар.	Нижн. баттар.	Стр.	1	9 дня.

11 уничтожается; остальныя какъ при 12

Надзоръ за всѣми гребными судами поручается одному изъ Лейтенантовъ, который и назначается командиромъ барказа № 1; на каждую шлюбку назначать одно по офицеру, для присмотра за нею собственно и для обученія унтеръ-офицеровъ и гребцовъ ихъ дѣлу

Званіе офицеровъ.	Назначенія.	ПРОДОЛЖЕНІЕ 84-хъ ПУШЕЧНАГО КОРАБЛЯ. При общей работѣ.	При тревогѣ	При абордажѣ. Порт.	При абордажѣ. Взв.	При пожарѣ.	На гребныя суда.
Старш. офиц.		При 10 офицерахъ					Надзоръ за всѣми гребными судами поручается одному изъ Лейтенантовъ, который и назначается командиромъ барказа № 1 на каждую шлюпку назначать еще по офицеру, для присмотра за нею собственно и для обученія унтеръ-офицеровъ и гребцовъ ихъ дѣлу.
		13 назначенія уничтожается, сигналы поручаются штурманскимъ офицерамъ					
		При 9 офицерахъ					
	6	Бакъ, правая сторона.	Баков. оруд.	1 абр.	1	4 и 7 д.	
	7	Шканцы, у мачты.	Нижн. баттар.	Стр	1	9 див.	
		10 назначеніе уничтожается, 1, 2, 3 4, 5, 8 и 9, такъ какъ и при 11 офицерахъ, по вызовѣ стрѣлковъ, нижняя баттарея поручается старшему артиллерійскому офицеру.					
		Фрегата.					
	1	Управляетъ парусами	Управляетъ	парусами.		5 див.	
	2	Бакъ	При управ. пар.	Абр.	—	1 див.	
	3	Ютъ	Нижн. баттар	Резер	—	2 и 6 д.	
	4	Шканцы.	Шкан. оруд	Стр		9 див.	
	5	Бакъ, лѣвая сторона.	Бак. оруд.	Абр	2	5 див.	
	6	Бакъ, прав сторона.	Нижн. баттар.	Абр.	1	4 див.	
	7	Шканцы, прав. сторона	Подача картуз изъ бол. кр.-кам.	Резер.	1	7 див.	
	8	Шканцы лѣвая сторона.	При упр. пар.	Стр	1	9 див.	
	9	Шканцы у мачты.	Нижн. баттар.	Стр.	2	8 див.	
	10	При сигналахъ.	При сигналахъ.	и при командирѣ			
		При нештатномъ числѣ офицеровъ на фрегатѣ, нижеслѣдующія назначенія должны быть измѣнены такъ.					
		При 9 офицерахъ.					
	6	Бакъ правая сторона.	Нижн. баттар.	Абр.	1	4 и 7 д	
	7	Шканцы прав сторона	Подача картуз изъ бол. кр.-кам	Резер.	1	8 див.	
		9 уничтожается; 1, 2, 3, 4, 5, 8 и 10 остаются тѣ же.					

Званіе офицеровъ.	Назначеніе	ПРОДОЛЖЕНІЕ ФРЕГАТА. При общей работѣ	При тревогѣ.	При абордажѣ. Парт	Взв.	При пожарѣ.	На гребныя суда.
Лейтенантъ и Мичманъ.		При 8 офицерахъ. 10 назначеніе уничтожается, сигналы поручаются штурманскимъ офицерамъ.					Надзоръ за всѣми гребными судами поручается одному изъ Лейтенантовъ, который и назначается командиромъ барказа № 1, на каждую шлюпку назначать еще по офицеру, для присмотра за нею собственно и для обученія унтеръ-офицеровъ и гребцовъ ихъ дѣлу.
		При 7 офицерахъ:					
	3	Ютъ.	Кожн. баттар.	Стр.	2	2 и 6 д	
	4	Шканцы.	Шкан. орд.	Стр.	1	9 див.	
		8 назначеніе уничтожается 1, 2, 5 6 7 остаются тѣже, что при 9. По вызовѣ стрѣлковъ нижняя баттарея поручается артиллерійскому офицеру.					
		К о р в е т а.					
		При 5 офицерахъ:					
	1	Управляетъ парусами	Управляетъ	парусами.		5 див.	
	2	Бакъ.	При управ. пар	Абр.	2 взв. и пар	1 и 2 д	
	3	Ютъ.	Баттарея.	Стр.	-	3 и 3 д.	
	4	Шканцы	2 полубаттареи.	Резер	—	6 и 7 д.	
	5	Бакъ у мачты	1 полубаттарея.	Абр.	1	4 див	
		При 4 офицерахъ:					
	1	Управляетъ парусами.	Управляетъ	парусами		5 див.	
	2	Бакъ.	При управ. пар	Абр.	=	1, 2 и 6 дивиз	
	3	Ютъ.	2 полубатторея.	Стр.	—	3 и 3 д	
	4	Шканцы	1 полубаттарея.	Резер.	—	4 и 7 д	

Росписаніе артиллерійскихъ, штурманскихъ и нестроевыхъ офицеровъ

Званіе офицеровъ.	При общей работѣ.	При тревогѣ.	При абордажѣ.	При пожарѣ
Старшій артиллерійскій офицеръ.	Въ баттареяхъ	Наблюдаетъ за исправнымъ снабженіемъ баттарей	2 взводъ резервной партіи.	3 дивизіонъ.
Младшій артиллерійскій офицеръ.	Въ баттареяхъ.	Подаетъ картузовъ малой кр. камеры.	2 взводъ резервной партіи.	1 дивизіонъ.
Цейхвахтеръ.	Въ арсеналѣ.	Больш. кр.-камера.		1 дивизіонъ.
Старшій штурманскій офицеръ.	При рулѣ.	При рулѣ.		Къ спасенію журнал. картъ, инструментовъ и къ снабженію ими гребныхъ судовъ.
Штурманскіе офицеры. Штурманскіе кондукторы	Къ вахтенію	журнал, къ рулю и лоту		
Лекарь.	При больныхъ.	При раненыхъ		При больныхъ
Священникъ.	При больныхъ.	При раненыхъ		При больныхъ
Комиссаръ.	При больныхъ.	При раненыхъ		Къ печати ахтерштевня.
Шкиперъ.	Бакъ и	шкиперская	каюта.	1 дивизіонъ.

ПРИКАЗЫ

КОМАНДИРА ПАРОХОДА-ФРЕГАТА «ВЛАДИМІРЪ» КАПИТАНЪ-ЛЕЙТЕНАНТА АРКАСА (*) СЪ 1849 ПО 1852 ГОДЪ.

1.

Въ кампаніи 1849 года

1) Приказанія старшаго офицера принимать какъ собственныя мои и немедленно приступать къ исполненію.

2) Безъ приказанія вахтеннаго офицера ни что на вахтѣ не должно дѣлаться. О перемѣнѣ же курса, прибавленіи и убавленіи хода и парусовъ, онъ ни отъ кого кромѣ меня или старшаго офицера приказанія принимать не долженъ. Въ случаѣ внезапной опасности, онъ дѣлаетъ надлежащія распоряженія и посылаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ доложить мнѣ и старшему офицеру.

3) Вахтенный офицеръ постоянно долженъ быть на верху, пока не смѣнится другимъ офицеромъ, и строго воспрещается во время вахты всякое постороннѣе службѣ занятіе. Не долженъ снимать вахту пока смѣняющійся не передастъ всѣхъ приказаній моихъ и старшаго офицера, а также и всего относящагося до

(*) Нынѣ Контръ Адмиралъ—Свиты Его Величества.

настоящаго положенія парохода; въ морѣ же—долженъ показать мѣсто на картѣ и настоящій румбъ.

4) Вахтенный офицеръ строго наблюдаетъ за правильнымъ измѣреніемъ хода посредствомъ лага и по числу оборотовъ колеса, и за исправнымъ веденіемъ журнала; также обязанъ имѣть людей на марсѣ въ продолженіи дня и въ приличныхъ мѣстахъ во время ночи, для наблюденія за окружающими предметами; какъ можно чаще напоминать имъ объ ихъ обязанностяхъ, и смѣнять часто или рѣдко смотря по погодѣ и степени ихъ вниманія. Встрѣчаясь ночью съ судами, каждому давать мѣсто, и имѣть постоянно во всю ночь отъ зори до зори огни въ фонаряхъ: подъ штагомъ и въ кожухахъ (съ цвѣтными стеклами) въ лучшей исправности, приказывая вытирать стекла и поправлять фитили какъ потребуетъ надобность, по возможности скорѣе и не въ одно время у двухъ фонарей вмѣстѣ.

5) Во время тумана и въ темныя ночи имѣть усиленное вниманіе чтобы не набѣжать на судно, подобная встрѣча—гибельна для обоихъ, и не простительна для парохода, который имѣя независимо отъ вѣтра всѣ средства управленія въ своихъ рукахъ, можетъ отвратить всегда несчастіе сойтиться; во время тумана должно имѣть постоянно свистокъ отъ машины открытымъ, и попеременно бить въ колоколъ и въ барабанъ. Соображаясь съ обстоятельствами и мѣстомъ плаванія, ходъ также можетъ быть уменьшенъ.

6) Вахтенный офицеръ немедленно увѣдомляетъ меня чрезъ штурманскаго офицера, кондуктора или лично, о всякой перемѣнѣ вѣтра или погоды, днемъ ли то случится или ночью, объ усмотрѣніи берега, судовъ или огней, о каждомъ сигналѣ не только относящимся къ пароходу, но и къ прочимъ судамъ, равно какъ о

дѣлаемыхъ отъ нихъ кому бы то ни было, и вообще о всякихъ случаяхъ которые могутъ встрѣтиться въ морѣ или на якорѣ; для дѣланія ночныхъ сигналовъ съ парохода все должно изготовляться съ вечера и осматриваться вахтеннымъ и артиллерійскимъ офицерами.

7) Г офицеру вступившему на вахту, если то на якорѣ, поставить себѣ въ непремѣнную обязанность, немедленно осмотрѣть канаты отданныхъ якорей, чисты ли они, достаточно ли вытравлены по силѣ вѣтра, и имѣть всегда наготовѣ къ отдачѣ слѣдующіе. Также обратить вниманіе во время дневныхъ вахтъ, на рей, хорошо ли они выправлены, и невысоко ли отъ эзельгофтовъ и такелажа, обтянуты ли всѣ снасти, чисты ли: флагъ, гюйсъ и вымпелъ и до мѣста ли подняты, въ порядкѣ ли шлюпки спущенны на воду, и готовы ли къ спуску поднятыя, подметены ли палубы, вычищена ли мѣдь, хорошо ли уложены койки и все въ порядкѣ ли на верху? снаружи: чисто ли подъ шпигатами, въ колесахъ, а также чиста ли наружная мѣдь; полупортики въ каютахъ и въ жилой палубѣ одинаково ли подняты, и вообще въ должномъ ли все порядкѣ, какъ прилично исправному военному судну Принявши вахту и сдѣлавши первоначальныя распоряженія,— вахтенный офицеръ долженъ не медля, въ первую же стоянку своей вахты объѣхать кругомъ пароходъ и повторять тоже чрезъ каждые два часа, не стаия въ счетъ объѣздовъ старшаго офицера (*). Всякая замѣченная неисправность будетъ на отвѣтственности вахтеннаго офицера.

(*) При объѣздѣ старшаго офицера, всѣмъ гг. офицерамъ находиться на своихъ мѣстахъ по росписанію приказомъ объявленнымъ, и приводить все въ порядокъ по вѣреннымъ имъ частямъ.

8) Если же подъ парусами, то къ соблюденію той же внутренной чистоты и порядка, обратить тотчасъ же вниманіе на имѣющіяся паруса, какъ онѣ обрасоплены, сообразно ли направленію вѣтра; шкоты прямыхъ парусовъ натянуты ли до мѣста, фалы туго ли подняты, брасы, бакштаги и нижніе, а если у марселя взятъ рифъ или два, то и марса-топенанты достаточно ли вытянуты, кливеръ-лееры и фалы туги ли, и подняты ли до мѣста, триселя и топселя хорошо ли стоятъ? однимъ словомъ всѣ ли паруса въ такомъ видѣ въ какомъ они всегда должны быть на исправномъ военномъ суднѣ, и если что либо найдется тому противное, то немедленно приступать къ исправленію.

9) На ходу подъ парами и имѣя въ тоже время всѣ возможныя по силѣ и направленію вѣтра паруса, имѣть все готовымъ къ уборкѣ парусовъ и къ спуску рангоута, если бы вѣтръ внезапно перемѣнился; а при спущенномъ рангоутѣ пользоваться всякою возможностію ставить опять паруса, имѣя слѣдующее правило: если вѣтръ дѣлается крутой бейдевиндъ, то подымать стакселя и ставить триселя и топселя, если вѣтръ болѣе отходитъ—подымать рангоутъ и ставить прямые паруса, далѣе лисели Относительно командованія предоставляю строго держаться предписаннаго въ книгѣ подъ заглавіемъ «*Командныя слова*» вышедшей въ 1835 году, и вмѣстѣ съ этимъ о каждой возможности ставить паруса или необходимости убавлять, давать знать мнѣ или старшему офицеру.

10) Старшій штурманскій офицеръ къ концу каждой вахты во время плаванія подъ парусами или подъ парами, прикладываетъ на карту пройденное разстояніе по счисленію, и показываетъ мнѣ настоящій пунктъ; строго наблюдаетъ за правильностію курса, за измѣреніемъ хода, за веденіемъ журнала и вообще за

всѣмъ что относится къ безопасному плаванію, и обо всемъ что ведетъ къ противному, немедленно докладываетъ мнѣ; остальные гг. штурманскіе чины, очередуясь вахтами—помогаютъ ему въ точномъ исполненіи всего описаннаго. На него же возлагается содержаніе всегда въ исправности: компасовъ, лотовъ, лаговъ, штуръ-троса, склянокъ и запаснаго румпеля съ принадлежностію, а также флаговъ и всего по части сигнальной.

11) Такъ какъ всякая работа должна производиться тихо и безъ замѣшательства, что требуется и уставомъ, то гг. офицерамъ строго запрещать нижнимъ чинамъ разговаривать во время работъ, наблюдая при томъ чтобы люди всегда исполняли всѣ работы съ живостію, и даже въ самыхъ бездѣлицахъ не позволяли себѣ равнодушія и вялости, требуя отъ унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ, чтобы при работѣ не произносили ни одного слова; должно гг офицерамъ самимъ себѣ дозволять только необходимое, и то что посредствомъ знака передано быть не можетъ.

12) Когда приказано будетъ вызвать команду на верхъ для какихъ либо работъ, то наблюдать, чтобы боцманъ находился у люка и свисталъ бы, сначала одинъ—прокричавъ послѣ того причину вызыва, напримѣръ: *рангоутъ подымать, лодки спускать, съ якоря сниматься, парусовъ прибавлять* и такъ далѣе, прочіе же унтеръ-офицеры собирались бы между тѣмъ къ палубѣ также около люка, и когда боцманъ кончитъ, повторяли бы свистъ и причину вызыва Въ это время, артиллерійскій вахтенный кондукторъ долженъ немедленно понуждать людей къ скорѣйшему выходу на верхъ, оставляя внизу только слабыхъ удостоенныхъ г. лекаремъ; и какъ скоро всѣ выйдутъ, то доносить о томъ старшему офицеру. Гг. офицеры также при каждомъ

вызовѣ комманды, должны немедленно выходить на верхъ, занимать свои мѣста по росписанію, и дѣлать всѣ распоряженія сообразно настоящему дѣлу.

13) При выносѣ коекъ на верхъ, наблюдать, чтобы каждый выносилъ на плечѣ свою койку свернутую должнымъ образомъ—согласно образцу мною утвержденному, и въ такомъ положеніи ожидалъ бы своей очереди для укладки въ ящики, оставлять же на палубѣ или прислонять къ борту отнюдь непозволяется; присмотръ за укладкою коекъ и накрытіемъ ихъ чехлами, возлагается на избранныхъ марсовыхъ подъ присмотромъ старшихъ унтеръ-офицеровъ отдѣленія, предоставивъ имъ право койки дурно связанныя—не принимать, и вообще за содержаніемъ ихъ всегда въ порядкѣ и опрятности наблюдаютъ гг. командиры 1-й 2-й вахтъ; когда койки уложены въ ящикахъ, никому не дозволять садиться на нихъ, равно какъ и становиться во время работъ, и вообще когда койки могутъ быть запачканы или замочены; послѣ спуска флага и до $^{1}/_{2}$8 часа утра, гг. вахтенные офицеры приказываютъ накрывать ихъ чехлами, равно и другія чехлы на люки, штурвалъ и проч.

14) Полагая что 15 минутъ весьма довольно что бы вынести койки на верхъ или подвѣсить ихъ въ палубѣ на крючки, гг. вахтенные офицеры требуютъ отъ вахтеннаго боцмана донесенія, что палуба чиста отъ коекъ, или всѣ онѣ подвѣшены на своихъ мѣстахъ. При раздачѣ коекъ наблюдать чтобы всѣ выходили къ своимъ койкамъ и становились бы во фрунтъ около ящиковъ лицемъ къ срединѣ; послѣ доклада отъ артиллерійскаго кондуктора что всѣ на верху, вахтенный офицеръ командуетъ «фуражки долой» и приказываетъ начинать молитву, по окончаніи командуетъ «накройсь; койки брать»; неточующихъ и больныхъ

нижнихъ чиновъ койки должны быть уложены къ мѣсту и покрыты чехломъ.

15) Гг. вахтеннымъ офицерамъ никогда никому не дозволять сидѣть на русленяхъ, площадкахъ и планцырѣ, равно какъ и выходить безъ фуражекъ на верхъ, и также не дозволять развѣшивать бѣлья и другихъ вещей гдѣ бы то не было безъ приказанія старшаго офицера.

16) Вообще что свозится съ парахода или привозится на оный, должно непремѣнно подымать на талях или горденяхъ чрезъ верхъ съ фока-рей, кромѣ малыхъ вещей, которыя можно подавать изъ рукъ въ руки—по трапамъ. Безъ позволенія же старшаго офицера ничто не должно свозиться съ парахода или приниматься на параходъ Послѣ подъема, тали и горденя немедленно снимать, имѣя всегда въ виду посылать для этого марсовыхъ снизу, и не дозволять оставаться на марсѣ тѣмъ, которые заносили горденя.

17) Мусоръ изъ печей можетъ быть выбрасываемъ въ колеса, но съ тѣмъ, чтобы по окончаніи было обмыто то мѣсто. При очищеніи трюма, грязная вода должна выливаться въ шпигатъ, и въ слѣдъ за тѣмъ подъ шпигатомъ обмыть. Всякій соръ должно собирая прежде въ сорники, высыпать въ ведра наполненныя на половину водою, и потомъ выливать за бортъ съ нижней ступени трапа у воды. Около шпигатовъ должно быть всегда чисто, а равно на ахтеръ-товахъ, канатахъ, въ колесахъ и на лопастяхъ чтобы не было наносной травы и сора.

18) Шлюпки чтобы у борта никогда не стояли, которыя же пристаютъ, то высадивъ пассажировъ или сдавъ грузъ, немедленно оттягивались бы на выстрѣлъ или сдавались бы на бакштовъ, кромѣ того, вахтеннымъ офицерамъ наблюдать, чтобы гребныя суда

всегда отваливали бы отъ борта въ должной исправности: имѣли бы паруса, достаточное число баласту, запасное весло и вообще все что по назначенію судна требуется; гребцы были бы одѣты однообразно, и давать наставленіе шлюпочнымъ старшинамъ объ осторожностяхъ необходимыхъ при обращеніи со шлюпкою: т. е. о взятіи рифовъ, уборки парусовъ, приставаніи къ судну или берегу, постановленіи шлюпки на дрекъ гдѣ прибой, такъ и о сохраненіи на нихъ всегда военнаго вида, состоящаго въ томъ, чтобы все дѣлалось расторопно и паруса стояли какъ слѣдуетъ. Если случится что въ торопяхъ шлюпка отвалитъ безъ гребца—то приказывать чтобы всегда примыкали къ срединѣ, и недостающее весло было изъ баковыхъ, вообще безъ личнаго осмотра вахтеннымъ офицеромъ ни одна шлюпка не должна отваливать отъ парахода или приставать къ нему. Гребцамъ всегда садиться въ шлюпку съ выстрѣла, отступленіе отъ этого можно дозволить въ случаѣ когда гребцы одѣты парадно.

19) Если шлюпки подняты на боканцы, то имѣть ихъ всегда въ такомъ положеніи, чтобы моментально могли быть спущены на воду; тали должны во всякое время лежать совершенно чисто, и на отвѣтственности шканечныхъ унтеръ-офицеровъ—катерныя тали, и ютовыхъ унтеръ-офицеровъ — тали трехъ заднихъ шлюпокъ. Во время хода, имѣя ихъ въ такомъ же положеніи и исправности, — что очень важно въ случаѣ паденія человѣка за бортъ, наблюдать строго слѣдующія условія быстраго и вмѣстѣ съ тѣмъ безопаснаго спуска катеровъ на ходу; поднявши катера на боканцы предъ снятіемъ съ якоря, должно немедленно взять конецъ площадки (чрезъ подушку для буксировъ) и привязать ето за третью банку петлей, продернувши

предварительно въ носовой рымъ, а если рымъ тѣсенъ, то просто подъ переднія двѣ банки, такъ, чтобы гребецъ не мѣняя мѣста могъ раздернуть петлю взятую за третью банку, и тѣмъ освободить шлюпку.—Вахтенный офицеръ всякой разъ по вступленіи на вахту, обязанъ вывести въ дополненіе къ настоящимъ гребцамъ толковыхъ людей, а если настоящіе катерные унтеръ-офицеры не на вахтѣ, то унтеръ-офицера знающаго править рулемъ и расторопнаго; подтвердить заранѣе унтеръ-офицеру — какъ править рулемъ, а гребцамъ какъ выкладывать тали; т. е. всегда прежде кормовыя, равно какъ о необходимости сидѣть въ шлюпкѣ смирно. Шлюпки спускать всегда съ подвѣтра, а гребцамъ кромѣ 3-хъ и унтеръ-офицера, которые должны быть въ шлюпкѣ, спускаться быстро по переднимъ талямъ пока невыложены, кормовыя же тали должны быть выложены въ тотъ моментъ когда шлюпка коснется воды. Румпель долженъ во всякое время находится въ шлюпкѣ; концы взятыя въ катера должны проходить чрезъ буксирныя подушки, и чисто положены на площадкѣ,—такъ чтобы легко ихъ было травить и совсѣмъ отдать если будетъ нужно; отвѣтственность за концы возложить на старшаго шканечнаго унтеръ-офицера.

20) Стоя на якорѣ, ежедневно со спускомъ флага подымать на боканцы всѣ гребныя суда, оставляя на водѣ одну изъ трехъ шлюпокъ, и потомъ тотчасъ же поднять лодки если онѣ на водѣ и вдвигать всѣ орудія;—на водѣ оставляется по очереди шестерка, четверка или двойка, которая къ полночи тоже должна быть поднята на свое мѣсто. Гребцы на очередную шлюпку назначаются изъ вахтеннаго отдѣленія, но, во всякомъ случаѣ старшина или второй по немъ, на каждой шлюпкѣ долженъ быть непремѣнно.

21) Запрещается ѣзда параходныхъ шлюпокъ безъ крайней надобности, и моего позволенія — во время когда команда завтракаетъ, обѣдаетъ, ужинаетъ, и послѣ полночи; за точнымъ исполненіемъ этаго, строго наблюдаютъ гг вахтенныя офицеры, которымъ также ставится въ непремѣнную обязанность встрѣчать всякаго пріѣзжающаго на параходъ, или отъѣзжающаго и отдавать ему должную честь.

22) Во время мытья палубъ, недозволять скоблить трапповъ, люковъ, вымбонокъ, ганшпуговъ, веселъ, банковъ, на шлюпкахъ и т. п., вообще все должно мыться камнемъ и пескомъ, и нижніе чины должны быть въ это время безъ сапогъ. Предъ мытьемъ или метеніемъ палубъ всегда подвѣшивать всѣ снасти; класть же ихъ на бортъ или въ коечные ящики особенно воспрещается. Окончивъ мытье вытирать всегда все какъ можно суше въ особенности же тѣ мѣста гдѣ вода можетъ застаиваться, и когда палуба просохнетъ; то немедленно укладывать снасти (*) и устанавливать всѣ для мытья тронутыя вещи на свои мѣста. Около станковъ и орудій также все мыть и убирать, за чѣмъ строго долженъ надзирать г. артиллерійскій офицеръ со своими помощниками. Послѣ захожденія солнца, снасти чтобы были всегда разобраны, подвѣшены на кофель-нагели или планки и палуба выметена; первое дѣлать также всякой разъ предъ ожиданіемъ дождя, а второе во время дня чрезъ каждыя два часа постоянно.

23) При мытьѣ коекъ, гг. вахтеннымъ офицерамъ строго смотрѣть, чтобы люди ни какъ не смѣли мыть ихъ голиками и пескомъ, а чтобы непремѣнно мыли ихъ щетками и мыломъ, какъ равно и бѣлье. По окончаніи мытья все должно быть развѣшено въ порядкѣ

(*) Наблюдая чтобы ни кие чины укладывали ихъ въ бухты не иначе какъ отъ коренной части, и при всякомъ случаѣ ихъ раскручивали.

поартельно на леерахъ, и надежно къ нимъ прихвачено, чтобы вѣтромъ не могло сорвать; когда же койки высохнутъ, то по спускѣ ихъ гг. вахтеннымъ командирамъ осмотрѣть каждому свою вахту, чисто ли люди вымыли койки, а если найдутъ дурно вымытыя, то тотчасъ же заставлять перемыть. Вымытое бѣлье также осматривается.

24) Гг. вахтеннымъ командирамъ имѣть строгое наблюденіе за нижними чинами порученныхъ мнѣ вахтъ, чтобы они содержали себя во всякое время опрятно, чисто и отнюдь неходили бы въ оборванномъ платьѣ. До завтрака ежедневно всякой долженъ умыться въ назначенномъ для этаго мѣстѣ. Два раза въ недѣлю: въ четвергъ и воскресенье, бѣлье должно быть перемѣнено, и осмотрѣно предъ обѣдомъ, для починки же своего платья—назначается время въ среду, пополудни съ ½2-го часа до 6-ти часовъ; въ это же время одинъ разъ въ мѣсяцъ при хорошей погодѣ — всѣ чемоданы выносить на верхъ и провѣтривать все имущество, а два раза въ мѣсяцъ развертывать и провѣтривать койки; если что неудается по причинѣ дурной погоды въ одну среду, дѣлать въ слѣдующую.

Присмотръ за аммуниціею ружьями и вообще за мундирными вещами, исключительно поручается г ротному командиру.

25-е) Гг. вахтеннымъ офицерамъ недозволять въ ночное время нижнимъ чинамъ выходить на верхъ безъ одежды и обуви, что весьма способствуетъ простудкымъ болѣзнямъ, и потому должно быть принято за правило, по раздачѣ коекъ, когда параходъ въ морѣ, командовать: «*вахтеннымъ надѣть фуфайки и сапоги*».

Вмѣстѣ съ этимъ приставлять къ люку унтеръ-офицера или рядоваго — чтобы недопускать выходить на верхъ подвахтеннымъ безъ одѣянія. — Стоя на якорѣ

должно также имѣть правиломъ, чтобы изъ одного вахтеннаго отдѣленія по очереди, были выведены послѣ ужина часовые и для всѣхъ расходовъ на предстоящую ночь, не трогая ни кого изъ другихъ трехъ отдѣленій. Часовыхъ на верху, въ особенности же во время холода, дождя, или дурной погоды, смѣнять каждый часъ, имѣя по числу часовъ, считая отъ раздачи коекъ до утра когда койки уложатъ, столько же и назначенныхъ человѣкъ. Строго наблюдать еще чтобы нижніе чины въ обмокшемъ платьѣ на верху спать не ложились пока не переодѣнутся; мокрую же одежду отдавая чрезъ вахтеннаго унтеръ-офицера подъ часы на бакъ, сушить потомъ при первой удобной погодѣ на верху на леерахъ.

26) По возможности чаще перекликать нижнихъ чиновъ по росписанію, чтобы они могли лучше припоминать настоящее свое дѣло при разныхъ работахъ. Во время ночныхъ вахтъ въ морѣ, перекликать служителей по росписанію назначенному съ вечера старшимъ офицеромъ, и если нѣтъ особеннаго назначенія, то росписаніемъ по снастямъ, и непремѣнно одинъ разъ въ вахту Книжечки частныхъ росписаній долженъ имѣть при себѣ каждый изъ гг. офицеровъ и кромѣ того книга общаго росписанія должна храниться на верху въ мѣстѣ назначенномъ для сигнальныхъ книгъ.

27) Требовать, чтобы вахтенный боцманъ при вступленіи на вахту всегда осматривалъ рангоутъ и такелажъ и доносилъ о найденномъ вахтенному офицеру; каждое же утро стоящему вахту съ 5 до 9 часа утра, требовать такой же рапортъ отъ подшкипера, и самому въ 8-мь часовъ согласно рапорту подшкипера, доносить старшему офицеру.

28) Когда пароходъ въ морѣ, то при всѣхъ работахъ гдѣ нужна помощь въ людяхъ, днемъ ли то случится или ночью, дозволяется вахтенному офицеру

вызывать на верхъ вахтенныхъ разночинцовъ и держать ихъ сколько обстоятельства того потребуютъ. Вызывать другую вахту на верхъ безъ моего позволенія или старшаго офицера, запрещается. Вызовъ же на верхъ машинистовъ и кочегаровъ, подвергается тѣмъ же условіямъ какъ объясиено въ правилахъ для управленія машиною въ приказѣ моемъ за № 2 въ § 20.

29) Ежедневно въ 8½ часовъ утра, гг. офицерамъ стоявшимъ на вахтѣ съ 5 до 9 часовъ, являться къ старшему офицеру для наблюденія по распоряженію его за работою и чистотою въ палубахъ; въ продолженія всего дня находиться безотлучно на параходѣ и строго наблюдать за внутреннимъ порядкомъ по всему параходу.

30, Ежедневно къ 10 часамъ утра, параходъ долженъ быть въ совершеномъ порядкѣ по всѣмъ частямъ и готовъ къ моему осмотру; въ это время старшій офицеръ докладываетъ мнѣ о готовности, получаетъ приказаніе о времени, когда я буду осматривать и дѣлаетъ распоряженіе чтобы всѣ лица обязанныя непосредственнымъ надзоромъ за отдѣльными частями парахода, находились при своихъ мѣстахъ и встрѣчали меня, именно: въ каютъ-кампаніи — компаньонъ; здѣсь же долженъ находиться съ ключами унтеръ-офицеръ назначенный для присмотра за буфетами; въ аптекѣ и лазаретѣ—параходный медикъ, за отсутствіемъ же его фельдшеръ; въ бротъ-камерѣ и у ахтеръ-люковъ—содержатель по коммисарской части; въ канцеляріи старшій писарь; въ машинномъ отдѣленіи—старшій механикъ и содержатель по машинной части; въ жилой палубѣ артиллерійскій вахтенный кондукторъ и палубный; у цейхаузовъ—ротный фельдфебель; на кубрикѣ—палубный; въ малярной и въ шкиперскихъ каютахъ—под-

шкиперъ; въ арсеналѣ—содержатель по артиллерійской части; въ интрюмѣ у систернъ—трюмный. Гг. Вахтеннымъ офицерамъ стоявшимъ съ 5 до 9 часа и обязаннымъ по § 29 являться къ старшему офицеру для надзора по его распоряженію за мытьемъ палубъ внизу и за приведеніемъ всего въ порядокъ — провожать меня по параходу вмѣстѣ съ г. старшимъ офицеромъ; при этомъ находиться также г. ревизору и артиллерійскому офицеру.

31) Отвѣтственность за огонь возлагается на артиллерійскаго офицера, который имѣя помощниками своими артиллерійскихъ кондукторовъ, строго наблюдаетъ: 1) чтобы огонь безъ приказанія съ вахты никуда не давался, и когда дается, то имѣть за нимъ надзоръ; 2) чтобы въ камбузѣ огонь разводился только на необходимое время для изготовленія пищи нижнимъ чинамъ и офицерамъ, и потомъ гасился бы тотчасъ; 3) Во всякомъ случаѣ, съ 8 часовъ вечера огонь въ камбузѣ, а въ 10 часовъ, огни въ камелькахъ и огни въ каютахъ, вездѣ должны гаситься, въ мѣстахъ же мною назначенныхъ имѣть послѣ этого времени только ночные фонари или лампы подъ присмотромъ дневальныхъ и часовыхъ; 4) Исполнивши это, артиллерійскій вахтенный кондукторъ докладываетъ вахтенному офицеру, и потомъ постоянно чрезъ 2 часа времени обходитъ опять, осматривая огни и исправность присмотра за ними; кромѣ этаго гг. вахтенные офицеры чрезъ каждыя двѣ склянки и чаще, посылаютъ съ вахты унтеръ-офицера повѣрять часовыхъ у огней и 5) если кому изъ гг. офицеровъ есть особенная надобность имѣть огонь въ своей каютѣ, то это можетъ быть дозволено вахтеннымъ офицеромъ, но болѣе какъ до ½12 часа. Артиллерійскій офицеръ въ продолженіе ночи также иногда обходитъ параходъ и

присматриваетъ за точнымъ исполненіемъ всего прописаннаго въ этомъ параграфѣ. Относительно куренія трубокъ, необходимымъ считаю опредѣлить къ исполненію слѣдующія правила: для гг. офицеровъ назначается только лѣвая кожуховая каюта мѣстомъ гдѣ они могутъ курить во все время, имѣя должную осторожность; нижнимъ же чинамъ дозволяется курить съ 7/8 часа утра до захожденія солнца, во время когда нѣтъ работъ, и назначается мѣсто на верху впереди фокъ-мачты. За точнымъ исполненіемъ этаго распоряженія строго наблюдаетъ г. старшій офицеръ.

32) Послѣ 1 числа каждаго мѣсяца въ первую субботу, цѣпные канаты должно доставить на палубу осматривать ихъ въ подробности, расклепывать каждое соединение у скобъ, и очистивши цѣпные ящики, убрать канаты внизъ. Когда надобность укажетъ, то въ это время красить цѣпные канаты угольною смолою и убирать внизъ когда высохнутъ. Содержаніе цѣпныхъ канатовъ въ исправности и управленіе съ ними возлагается на артиллерійскаго офицера. При каждомъ разѣ когда всѣ цѣпи достаты на верхъ и приведены въ исправность, старшій офицеръ докладываетъ мнѣ о готовности ихъ къ моему осмотру.

33) Снявшись съ якоря, артиллерійскій офицеръ заботится тотчасъ же затянуть на мѣста клюзъ-саки, и во все время похода наблюдаетъ чтобы они были должнымъ образомъ затянуты и не пропускали бы воды, а также наблюдаетъ за походнымъ крѣпленіемъ орудій и за исправностію спасительнаго буя, имѣя въ немъ во всякое время фалшфейеръ. Гг. вахтенные офицеры при каждомъ разѣ вступленія на вахту, во время хода обязаны назначить къ спасительному бую человѣка, которому и давать наставленіе какимъ образомъ въ случаѣ надобности бросить его.

и 34) Г. старшему офицеру предоставляется строго наблюдать за точнымъ исполненіемъ сей инструкціи, не дозволяя отступленій безъ моего особеннаго распоряженія.

2.

Января 1852 года.

Слѣдующія правила относительно содержанія машины въ должномъ порядкѣ, экономіи въ расходованіи матеріяловъ и управленіи параходомъ и машиною, предоставляю гг. офицерамъ принять къ исполненію.

1) Гг. офицеры служащіе на параходѣ должны, прежде всего ознакомиться съ законами и устройствомъ машины, а равно съ употребленіемъ и дѣйствіемъ каждой отдѣльной части механизма; также должны стараться узнать дѣйствительное количество угля сожигаемаго въ печахъ для дѣйствія механизма и при другихъ случаяхъ; въ особенности же изучать выгоднѣйшій способъ сбереженія топлива чрезъ надлежащее обхожденіе съ печами во время содержанія въ нихъ огней.

2) Прочность котловъ непосредственно зависитъ отъ чистоты въ какой онѣ содержатся, и это относится какъ къ внутренности ихъ (т. е. къ той части ихъ, которая заключаетъ воду), такъ равно и къ огненной ихъ поверхности—къ дымогарнымъ трубамъ, и къ внѣшнимъ дымовымъ трубамъ. При дѣйствіи машины во время кипѣнія воды, на дымогарныя трубки и на внутреннія стороны котла, осаждается: крѣпкое известковое вещество, и куски этихъ осадковъ отдѣлялсь отъ стѣнъ и дымогарныхъ трубъ, засоряютъ водяныя пространства, и препятствуютъ правильному процессу кипѣнія и испаренія воды, а потому осадокъ

этотъ должно тщательно вычищать прежде нежели онъ скопится въ такомъ количествѣ, когда работа эта бываетъ отъ запущенія сопряжена съ большимъ трудомъ.

3) Должно принять за правило; чрезъ каждыя 12 сутокъ постояннаго дѣйствія машины, дѣлать распоряженіе о чисткѣ котловъ внутри, что должны исполнять кочегары подъ присмотромъ старшаго машиниста. Осадокъ этотъ очищается посредствомъ остроконечныхъ молотковъ, скрябокъ, долотъ и крючьевъ на длинныхъ прутьяхъ; и выбрасывается до чиста изъ котловъ.

4) Чтобы предупредить накопленіе осадка, необходимо продуваніемъ котловъ выпускать изъ нихъ сквозь дно нѣкоторую часть воды, чрезъ это не только уменьшится количество густаго разсола въ котлахъ, но выпускаемая изъ нихъ вода унесетъ съ собою всякую нечистоту и отдѣлившіеся куски осадка. Передъ продуваніемъ должно въ котлѣ привести горизонтъ воды на 4 или 5 дюймовъ выше обыкновеннаго, (или рабочій ватеръ–линіи), и тогда при продуваніи можно будетъ выпустить на такое же количество воды изъ котла. Дѣйствіе это должно повторяться чрезъ два часа, и даже чаще, смотря по степени солоноватости или нечистоты воды, въ которой параходъ плыветъ, а чтобы снабженіе паромъ было по возможности равномѣрно, то каждый разъ котлы должно продувать не вдругъ, а послѣдовательно одинъ за другимъ, Имѣя при котлахъ разсольныя помпы г. Брауна, это дѣйствіе можетъ производиться гораздо рѣже если помпы исправны. Во всякомъ случаѣ обязанность старшаго механика повѣрять постоянно степень солоноватости воды, покрайней мѣрѣ два раза въ продолженіи вахты въ каждомъ котлѣ, употребляя для этого слѣдующее

средство: выпустить изъ котла небольшое количество воды въ металлическую бружку, и когда вода совершенно остынетъ, опустить туда гигрометръ металлический или стеклянный; число градусовъ, до какого погрузится онъ въ воду, покажетъ солоноватость воды, которую не должно ни въ какомъ случаѣ допускать болѣе 6, начиная въ туже минуту продувать котелъ по способу описанному выше. Ежели солоноватость воды по нечаянности будетъ допущена болѣе 8, что ведетъ кромѣ поврежденія огненной поверхности и къ большей тратѣ топлива, въ такомъ случаѣ лучше всего по очереди совсѣмъ продувать котлы выгребая предварительно уголь изъ печей и потомъ наливать ихъ снова водою Скорость машины на это время должна быть уменьшена, но не смотря на остановку, этимъ средствомъ выиграется время, ибо послѣ возобновленія въ котлахъ воды, машина будетъ дѣйствовать лучше, не говоря уже о сохраненія топлива.

5) Ежели во время стоянки въ портѣ, обстоятельства дозволяютъ имѣть котлы порожними, то этимъ случаемъ непремѣнно должно пользоваться, и выпустивъ изъ нихъ воду, насухо вытереть швабрами поверхность дымогарныхъ трубъ, и вообще всю внутренность; послѣ чего, чтобы трубы скорѣе высохли, должно развести дровами въ зольникѣ небольшой огонь, и потомъ тщательно покрыть внутреннюю сторону котловъ составомъ изъ 1 фунта чернаго карандаша и 10 фунтовъ сала, что весьма сохранитъ котлы. Весьма полезно также наливать котлы прѣсною водою—когда есть возможность.

6) Должно имѣть постояннымъ правиломъ, два раза въ недѣлю выбирать швабрами воду изъ трюма до суха, послѣ чего красить подъ котлами и вездѣ въ лимбербортовыхъ каналахъ машиннаго отдѣленія, негашенною

известью, что избавитъ отъ дурнаго запаха, который легко зараждается на пароходахъ отъ стекающаго въ трюмъ масла, сала, отъ угольной пыли и проч.; необходимо также одинъ разъ въ мѣсяцъ тщательно осматривать дно котловъ съ наружной стороны и покрывать ихъ слоемъ краски сурика, съ бѣлилами. Наружныя стороны котловъ также должны покрываться краскою по мѣрѣ надобности, чтобы предохранять ихъ отъ ржавчины.

7) Дымогарныя трубы и общее ихъ устье должно тщательно чистить послѣ каждыхъ 4-хъ сутокъ постояннаго дѣйствія и топленія, — если употреблялся англійскій уголь; при употребленіи же антрацита это чищеніе можетъ быть производимо послѣ каждыхъ 6-ти сутокъ. Впрочемъ слѣдуетъ пользоваться каждымъ удобнымъ случаемъ для этой работы, если бы даже дѣйствіе машины было и не болѣе половины означеннаго времени. Очищеніе трубокъ въ котлахъ, и дымогарныхъ трубахъ есть дѣло кочегаровъ, старшій же механикъ послѣ каждой чистки долженъ осматривать все, и вообще какъ въ это время, такъ равно и послѣ каждаго перехода и выпуска воды изъ котловъ—долженъ тщательно осмотрѣть, цѣлы ли всѣ трубки и трубы и не повреждены ли связи котловъ. Если же окажутся хотя самыя малыя неисправности то тотчасъ же перемѣнять, задѣлывать и исправлять, и всякое подобное обстоятельство вносить въ машинный и шканечный журналы.

8) Старшій механикъ обязанъ обращать особенное вниманіе на кочегаровъ въ отношеніи правильнаго поддержанія паровъ, экономіи топлива, и должнаго обращенія съ угломъ или антрацитомъ. При употребленіи англійскаго угля чрезвычайно важно, чтобы уголь покрывалъ колосники по всей длинѣ ихъ одинаковымъ

слоемъ не болѣе какъ отъ 6 до 8 дюймовъ толщиною; большое вниманіе слѣдуетъ обратить на самое горѣніе угля и образующіяся на колосникахъ лепешки нагары, немедленно съ нихъ сбрасывать, дабы не прерывался протокъ воздуха, раздувающій огонь, и не портились бы самые колосники; то же самое должно наблюдать и при употребленіи антрацита, прорѣзывая чаще между колосниками снизу сплывающіяся части раскалившагося антрацита, и имѣя его въ печахъ по всей длинѣ слой около 10 дюймъ; также должно избѣгать частаго открыванія дверецъ у печей, и по возможности рѣже шевелить въ печахъ кочергами; исполняя это можно легко довести до того что потребность насыпать въ печи антрацитъ, будетъ не болѣе четырехъ разъ въ часъ, что весьма облегчитъ кочегаровъ въ ихъ работѣ, и доставитъ значительную экономію въ топливѣ. Поддерживая постоянно ровный огонь во всѣхъ печахъ, должно соразмѣрять силу паровъ въ котлахъ, имѣя ихъ какъ будетъ приказано, и стараясь не быть въ необходимости выпускать въ паровую трубу большое количество излишняго пара; упуская этотъ важный предметъ изъ виду, тратятъ обыкновенно безъ всякой пользы огромное количество топлива. Имѣя сообщеніе между котлами, должно наблюдать чтобы клапаны ихъ у дѣйствующихъ котловъ были открыты во все время, этимъ значительно уравнивается сила паровъ.

9) Замѣчено, что частое чищеніе полированныхъ рабочихъ частей машины наждакомъ, кирпичемъ или другими жесткими веществами — весьма вредно; должно стараться ежедневнымъ чищеніемъ, содержать все въ самомъ лучшемъ видѣ, что отстранитъ необходимость употреблять усиленныя средства чищенія. — Готовясь къ походу, должно смазывать всѣ полированныя части машины составомъ изъ сала и бѣлилъ, что сохраняетъ

ихъ очень хорошо, и потомъ когда потребуется очистить опять,—легко стирается. По прибытіи въ портъ, должно тотчасъ же вмѣстѣ съ очисткой мусора отъ печей,—чистить полированныя части машины, мыть всѣ окрашенныя мѣста въ машинномъ отдѣленіи, палубу, прогвѣты у люковъ, и стекла. Чрезъ три часа времени все должно быть въ должномъ порядкѣ

10) Оставаясь нѣкоторое время на якорѣ, должно перемѣнять положеніе частей машины, производя ежедневно нѣсколько оборотовъ, дабы этимъ предупредить ржавленіе ея рабочихъ частей, желѣзныхъ радіусовъ и круговъ колесъ, которыя находясь по близости мѣдной обшивки судна — подвержены большому вреду, въ особенности въ тепломъ климатѣ.—Для обращенія машины въ ручную, назначается время въ 8-мъ часовъ утра послѣ подъема брамъ-рей; для окрашиванія же лопастей и частей круговъ колесъ бывшихъ въ водѣ, а также дымовыхъ трубъ и другихъ открытыхъ желѣзныхъ, подверженныхъ ржавчинѣ вещей, назначаются дня, среда и суббота, въ которыя по мѣрѣ надобности все подкрашивается угольною смолою.

11) Старшій механикъ обязанъ представлять старшему или вахтенному офицеру — обо всемъ томъ что можетъ клониться къ причиненію вреда машинѣ или котламъ, какъ въ отношеніи безпорядочнаго, употребленія топлива, такъ и другихъ обстоятельствъ, и ежели на такія представленія не будетъ обращено вниманіе, то долженъ не теряя времени лично доносить мнѣ для предупрежденія вредныхъ послѣдствій.

12) Старшій механикъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ ослушаться приказаній отданныхъ ему старшимъ или вахтеннымъ офицеромъ. Каждое происшествіе случившееся въ машинѣ,—старшій механикъ вноситъ въ машинный журналъ и ежедневно свидѣтельствуетъ сво-

ею подписью; по окончаніи недѣли, журналъ долженъ представляться мнѣ на разсмотрѣніе и утвержденіе подписью.

13) Для предупрежденія несчастія отъ самовозгаранія каменнаго угля, должно избѣгать погрузки въ параходъ сыраго угля, и погруженный хранить въ возможной сухости. Принимая новый запасъ угля, должно грузить его такимъ образомъ чтобы остатокъ стараго могъ быть издержанъ прежде чѣмъ начнутъ употреблять новый. Имѣя на параходѣ устроенныя въ угольныхъ ящикахъ трубки, должно отверстія ихъ выходящія на верхнюю палубу, открывать въ хорошую и сухую погоду, что будетъ способствовать освѣженію воздуха между слоями угля. Отверстія на палубѣ для насыпки угля должны также въ хорошую погоду послѣ мытья палубы накрываться рѣшетками,—въ сырую же погоду и на ночь послѣ захожденія солнца, должны накрываться глухими покрышками. Трубки имѣемыя въ угольныхъ ящикахъ весьма способствуютъ для узнанія мѣста возгорѣнія угля и даже первоначальной теплоты въ немъ, посредствомъ термометра опущеннаго на шнуркѣ внизъ по трубѣ. — Въ случаѣ самовозгоранія угля, опасность можетъ быть предупреждена заливкою большимъ количествомъ воды, посредствомъ бранспойта, въ трубку, какъ въ проводникъ къ мѣсту возгоранія или если возможно уничтоженіемъ обращенія внутри воздуха, закрывши на глухо всѣ отверстія угольныхъ ящиковъ. Хотя антрацитъ, которымъ теперь наполняются угольные ящики, имѣетъ свойство невозгораться, но для освѣженія его внутри угольныхъ ящиковъ, необходимо принять тѣ же средства какъ описано выше въ этомъ же параграфѣ.

14) Такъ какъ на параходахъ, въ особенности чистота и свѣжій воздухъ чрезвычайно важны, то на ма-

шинное отдѣленіе какъ на проводникъ нечистоты— должно быть обращено большое вниманіе. Поручая содержаніе всего по этой части относительно порядка, и чистоты, старшему механику и его помощникамъ—кондукторамъ, я включаю еще въ обязанность г. вахтеннаго офицера, стоящаго на вахтѣ съ 5 до 9 часа утра (который по инструкціи моей долженъ быть во весь день дежурнымъ по параходу) присмотръ также и за машиннымъ отдѣленіемъ. Средства приведенія и содержанія въ чистотѣ—объяснены въ параграфахъ 3, 5, 6, 7, 9, и 10; для поддержанія же свободнаго обращенія воздуха по всѣмъ частямъ машиннаго отдѣленія,— должно имѣть по перемѣнно открытыми люки надъ лимбербортовыми каналами, клапаны отъ вентелаторныхъ трубъ и рамы у свѣтлаго люка надъ машиною.

15, Употребленіемъ расширительнаго клапана, растяжки паровъ, значительно сберегается топливо, безъ существеннаго уменьшенія скорости судна.

Для той же экономіи въ топливѣ, и для облегченія машины, также должно пользоваться и всякимъ вѣтромъ дозволяющимъ имѣть возможныя паруса при чемъ наблюдать, чтобы скорость хода не превышала 20-ти оборотовъ машины въ минуту, и для этаго употреблять расширительный снарядъ, увеличивая по мѣрѣ надобности отсѣчку паровъ.

16) Должно избѣгать приближенія къ судамъ нагруженнымъ порохомъ и артиллерійскими снарядами а также къ тѣмъ, которыя грузятъ или выгружаютъ порохъ и имѣютъ обыкновенно въ этомъ случаѣ на брамстеньгѣ красный флагъ.

17, При встрѣчѣ съ параходомъ, котораго курсъ видимо сходится съ нашимъ и ведетъ къ опасности сойдтись, должно положить руля лѣво и оставлять его въ лѣвой рукѣ. Обгоная въ узкомъ каналѣ другой па-

раходъ, всегда должно также оставлять его въ лѣвой рукѣ, а встрѣчая парусное судно, должно во всякомъ случаѣ уступать ему. Идя подъ парусами и не имѣя машины въ дѣйствіи должно исполнять въ точности всѣ правила опредѣленныя для парусныхъ судовъ.

18) Чтобы взять на буксиръ судно стоящее на якорѣ, лучше всего подойти впередъ его по возможности ближе, и стать на якорь на линіи вѣтра, послѣ чего на двухъ шлюпкахъ послать на судно концы кабельтовыхъ, выпуская съ парахода, по мѣрѣ надобности и имѣя ихъ предварительно продернутыми въ коуши оттяжекъ, которыя должны браться за кормовыя кнехты и подтягиваться для предупрежденія поддѣванія кабельтовыхъ подъ руль; между тѣмъ, другія концы кабельтовыхъ, оставшіеся на параходѣ, брать чрезъ подушки на заднихъ площадкахъ кожуха и крѣпить за кнехты. Послѣ сего, подымая якорь, должно самымъ тихимъ ходомъ вытягивать и ровнять буксиры, и потомъ постоянно увеличивать ходъ, имѣя въ виду, что усиленнымъ вдругъ ходомъ, можно весьма легко порвать самые толстые кабельтовы. Брать на буксиръ съ боку и въ особенности большое судно безъ самой крайней надобности, считаю должнымъ запретить, какъ вредное для парахода и его скрѣпленія.

19) Всѣ машинные запасы должны храниться съ возможнымъ тщаніемъ въ мѣстахъ для нихъ назначенныхъ. Чтобы предупредить ржавленіе желѣзныхъ вещей, должно не менѣе раза въ три мѣсяца, очищать ихъ наилучшимъ образомъ и потомъ покрывать снова слоемъ краски изъ сурика и части бѣлилъ, или смазывать горячимъ саломъ. Присмотръ за исправнымъ содержаніемъ ихъ, а также всѣхъ машинныхъ матеріаловъ и инструментовъ, возлагается на содержателя по машинной части. Обязанность же старшаго механика

есть общій надзоръ за исправностію машины, котловъ и всѣхъ принадлежностей по машинной части, а также за машинистами и кочегарами, относительно пріобученія ихъ настоящему дѣлу управленія машиною и экономическому правильному употребленію топлива.

20) Во время дѣйствія машины, запрещается вызывать на верхъ машинистовъ и кочегаровъ для работъ по управленію парусами, кромѣ подъема рангоута, при чемъ въ машинѣ должны оставаться только при унтеръ-офицерѣ три человѣка, а кочегаровъ у печей 6 человѣкъ; остальныя же всѣ должны выходить въ палубу на нижній шпиль и находиться при работахъ до окончанія оныхъ. При ученіяхъ парусами стоя на якорѣ, вызовъ на верхъ машинистовъ и кочегаровъ не дѣлать безъ моего приказанія, кромѣ какъ для подъема рангоута, подъема лодокъ и подъема на боканцы всѣхъ гребныхъ судовъ послѣ захожденія солнца.

21) Въ заключеніе считаю должнымъ предоставить г. старшему штурманскому офицеру имѣть журналъ по формѣ показанной ниже, въ которой подробно вносить всѣ опыты производимые надъ качествами парахода, надъ дѣйствіемъ машины, и надъ растяжкою паровъ.

Форма журнала объ опытахъ производимыхъ надъ качествами парахода, надъ дѣйствіемъ машины, и надъ растяжкою паровъ:

Мѣсяцъ и число.	При какихъ обстоятельствахъ дѣлается пробо	Углубленіе парахода и дифферентъ	Углубленіе колесъ въ водѣ.	Степень расширенія паровъ.	Число оборотовъ колесъ въ минуту	Среднее число фунтовъ пару въ котлахъ.	Число котловъ употребленныхъ въ дѣйствіе при опытѣ.	Ходъ по лагу или пройденное разстояніе въ миляхъ	Стоитъ ли паруса и какія именно.	Качество топлива	Количество употребляемаго топлива въ часъ времени	Степень расплавности и послушанія руля	Особенные случаи въ машинѣ при дѣйствіи.	Случаи замѣченные надъ качествами парахода	Общее заключеніе.

3.

Въ дополненіе къ артиллерійскому ученію, принятому въ руководство на ввѣренномъ мнѣ пароходѣ, я нахожу необходимымъ пояснить слѣдующее.

1) По пробитіи тревога съ одною дробью, всѣмъ взявши назначенную каждому принадлежность, съ быстротою бросаться къ своему орудію, раскрѣплять его и готовить къ дѣйствію, поворачивая кормовыя бомбическія на оба борта, т. е. правую на правый передній штыръ, лѣвую на лѣвый задній штыръ. Пушки-коронады готовять на обоихъ бортахъ, и потомъ прислугѣ переходить на правый бортъ; бомбическія бортовыя также на обоихъ бортахъ, и прислугѣ стоять у своихъ орудій. Бомбическую-носовую поворачивать на правый бортъ, имѣя ее на среднемъ штырѣ, и въ такомъ положеніи ожидать барабаннаго боя или общей команды.

2) Барабанные бои, кромѣ тревоги безъ дроби, что означаетъ настоящее сраженіе, тревоги съ дробью что означаетъ ученіе съ пальбою и тревоги съ двумя дробями, что означаетъ: перекличку у орудій или осмотръ крѣпленія орудій, будутъ еще: а) *перекатъ*—всѣмъ на правый бортъ, при чемъ кормовая правая должна дѣйствовать съ бортоваго передняго и средняго штыровъ на правый бортъ, какъ будетъ выгоднѣе по направленію; лѣвая, если не будетъ особеннаго приказанія, перевести на правый бортъ, набортовой задній штыръ, остается на своемъ мѣстѣ; у пушко-коронадъ вся прислуга переходитъ на правый бортъ, оставя лѣвыя заряженными, придвинутыми къ борту и закрѣпленными на боковыхъ талякъ; бомбическія-бортовые — правая дѣйствуетъ, а лѣвая ожидаетъ команды перевоза на бакъ на правую сторону

на задній штыръ; имѣя въ готовности колесы и принадлежность для перевоза на верху, — до команды не дѣлаетъ ни какихъ пріуготовленій. Бомбическая-носовая дѣйствуетъ на правый бортъ съ средняго штыра, какъ будетъ указано по направленію; b) *Переправа*—всѣмъ на лѣвый бортъ, при чемъ кормовая лѣвая дѣйствуетъ съ бортоваго задняго штыра, а правая до приказанія перевести на лѣвый бортъ, остается на своемъ мѣстѣ на правомъ бортѣ; если же такое приказаніе послѣдуетъ, то немедленно лѣвая перевозится на бортовой передній штыръ, а правая становится на свое мѣсто на бортовой задній. У пушекъ-коронадъ прислуга переходитъ на лѣвый бортъ, оставляя правыя орудія заряженными и закрѣпленными на талякъ Бомбическія-бортовыя: лѣвая дѣйствуетъ, а правая ожидаетъ команды перевоза на бакъ на лѣвую сторону, какъ описано выше

Бомбическая-носовая поворачивается на среднемъ штырѣ на лѣвый бортъ и дѣйствуетъ по указанному направленію; c) *Гренадерскій походъ*—на оба борта, при чемъ бомбическія-кормовыя, бортовыя, и носовыя становятся на мѣсто какъ указано по пробитіи тревоги; у пушекъ-коронадъ прислуга дѣлится на оба борта и дѣйствуетъ всѣми своими орудіями какъ объяснено въ экзерцыціи; d' *тревога второй разъ*, когда прислуга при орудіяхъ, означаетъ пальбу батальнымъ огнемъ, но этотъ бой будетъ иногда замѣняться общею командою. «*пальба батальнымъ огнемъ*», при чемъ всѣмъ поспѣшно заряжать и палить, соблюдая для первыхъ выстрѣловъ порядокъ, начиная отъ носовой пушки, если не будетъ на это особенной команды, начинать съ кормовой, вторые же выстрѣлы и далѣе дѣлаются безъ соблюденія очереди, а какъ всякій успѣетъ зарядить и навести на предметъ; e) *Дробь*, останавливаетъ пальбу,

при чемъ всѣмъ зарядить, придвинуть къ борту и стоять смирно; f) *отбой первый;* ставить орудія на свои мѣста и все убирать или крѣпить по походному если будетъ приказано; g) *отбой второй;* отъ орудій брать всю принадлежность и относить на мѣсто

3) По командѣ «*пальба впередъ*» (что можетъ быть при погонѣ за непріятелемъ) — бомбическая-носовая ставится на передній штыръ на правую сторону, и дѣйствуетъ вдоль бушприта какъ можно ближе къ прямому направленію; бомбическія-бортовыя, по той же командѣ немедленно перевозятся впередъ на бакъ, и ставятся, лѣвая на передній штыръ съ лѣвой, и дѣйствуетъ вдоль бушприта, а правая на штыръ бортовой съ правой и дѣйствуетъ когда непріятельское судно откроется ему въ правѣ. Въ это время всѣ кормовыя орудія должны быть заряжены, поворочены каждая на свой бортъ впередъ сколько можно и палять когда непріятель будетъ въ линіи ихъ выстрѣловъ.

4) По командѣ; «*пальба назадъ*», бомбическія-кормовыя ставятся на задніе штыры и дѣйствуютъ по указанному предмету; пушки-коронады и бомбическія-бортовыя поворачиваются каждая по направленію на корму, сколько косякъ порта позволитъ, и ожидаютъ когда непріятель откроется ихъ выстрѣламъ; бомбическая-носовая ставится на правый задній штыръ и поворачивается сколько кожухъ и бортъ дозволяютъ, и также выжидаетъ.

5) Для пальбы съ абордажныхъ штыровъ будетъ объяснено подробно въ наставленіи для абордажа.

4.

Предоставляю гг. офицерамъ принять къ руководству составленную мною инструкцію для дѣйствій во время пожара.

Пожарная партія составленная изъ 4 и 7 номеровъ отъ бомбическихъ пушекъ, 4 отъ пушко-коронадъ, изъ всѣхъ находящихся при управленіи парусовъ, заделки пробоинъ и проч., а также изъ машинистовъ назначенныхъ къ разборкѣ борта и къ вооруженію помпъ, состоитъ изъ 61 человѣка; будетъ вызываться во время дѣйствія орудіями—*звономъ колокола*, при чемъ, всѣмъ этой партіи съ опредѣленною каждому принадлежностію, проворно собираться на правомъ шкафутѣ, становиться во фронтъ на своемъ мѣстѣ, для повѣрки, и потомъ ожидать приказанія что дѣлать. Распредѣленіе принадлежностей должно быть слѣдующее: 4 человѣка съ ломами, 6 съ топорами, 10 съ мокрыми матами, швабрами и брезентами, 16 съ парусинными и деревянными ведрами, 25 вооружать и дѣйствовать бранспойтомъ, помпою отъ машины, лѣвою помпою Даунтона, и направлять шланги къ мѣсту пожара. Обязанность пожарной партіи, которая вызывается первоначально, когда огонь еще не распространился, состоитъ въ томъ что,—назначенные съ ломами и топорами бѣгутъ къ мѣсту пожара, и если нужно прорубаютъ къ нему мѣсто дѣлая свободный проходъ. Маты, швабры и брезенты, намочивши ихъ предварительно на палубѣ водою, подавать внизъ (какъ средство для утушенія пожара и предупрежденія распространенія огня). Качать воду бранспойтомъ, который должно переносить къ мѣсту пожара, и еще дѣйствовать помпами, машинной и лѣвой Даунтона, шланги которыхъ должно направлять къ мѣсту возгорѣнія, и въ добавокъ къ этому доставая изъ за борта воду парусинными ведрами, и переливая въ деревянныя, должны мочить палубы и всѣ мѣста поблизости пожара; мочить водою брезенты, маты подаваемые внизъ и за тѣмъ избытокъ воды подавать гдѣ болѣе нужно;

по окончаніи дѣла приходятъ на опредѣленное для этой партіи мѣсто сбора направомъ шкафутѣ и строятся во фронтъ.

Если пожаръ не можетъ быть утушенъ одною пожарною партіею, въ такомъ случаѣ вторымъ *двойнымъ звономъ колокола*, призываются къ дѣлу всѣ пожарныя дивизіоны, оставляя дѣйствія орудіями, и предоставляя №№ 2 назначеннымъ во время пожара къ орудіямъ— разряжать ихъ.

Если пожаръ случится не во время дѣйствія орудіями, то по двойному же звону колокола также должны сбираться всѣ дивизіоны на назначенныя имъ мѣста, и исполнять обязанности какъ описано ниже

1) Дивизіонъ составленный изъ 1-го отдѣленія нижнихъ чиновъ по вахтенному росписанію, съ нѣкоторыми перемѣнами, состоитъ изъ 38-ми человѣкъ; мѣсто сбора ихъ назначается на правой сторонѣ бака отъ фокъ-мачты до шкафута. Обязанность ихъ брать на гитовы и крѣпить всѣ паруса, спускать всѣ шлюпки, убирать тентъ, спускать винзейли, снимать вентиляторы, накрывать всѣ люки, оставляя отверстіе въ одномъ ближайшемъ къ мѣсту пожара, задраивать клюзъ-саки, затыкать шпигаты и обвертывать мокрыми матами и брезентами тпрованный такелажъ въ мѣстахъ близкихъ къ пожару, и въ случаѣ надобности рубить мачты. Къ 1-му дивизіону причисляется пожарная партія, — при чемъ люди назначенные для дѣйствія помпами остаются при томъ же дѣлѣ, назначенные съ ломами и съ топорами присоединяются къ 3-му дивизіону; остальные же помогаютъ въ уборкѣ парусовъ и въ другихъ работахъ 1-му дивизіону.

2) Дивизіонъ составленный изъ втораго отдѣленія нижнихъ чиновъ по вахтенному росписанію, съ нѣкоторыми перемѣнами, состоитъ изъ 38 ми человѣкъ; мѣ-

стомъ сбора ихъ назначается правая сторона на шкафутѣ — до гротъ-мачты. Обязанность ихъ, доставать воду изъ за борта парусинными ведрами, принимать ее въ ведра кожаныя и деревянныя и передавать къ мѣсту пожара; дѣйствовать правою помпою Даунтона и управлять шлангомъ; (пожарной партіи оставляется бранспойтъ, лѣвая помпа Даунтона и машинная помпа, всѣ вмѣстѣ дѣйствуютъ для одной цѣли); всѣ шпигаты затыкать, на палубы верхнюю и нижнюю лить воду дюймъ *на шесть* и болѣе; брезенты и маты мочить и подавать къ мѣсту пожара. Стараться какъ только возможно уменьшить обращеніе воздуха внизу, и потому кромѣ отверстій въ люкахъ для подачи воды,— имѣть все закрытымъ.

3) Дивизіонъ составленный изъ 3-го отдѣленія нижнихъ чиновъ по вахтенному росписанію съ нѣкоторыми дополненіями, состоитъ изъ 40 человѣкъ, мѣстомъ сбора ихъ назначается лѣвая сторона бака отъ фокъ-мачты до шкафута Обязанность заключается въ слѣдующемъ: часть къ мѣсту пожара съ ломами, топорами и пилами, очищать и вырубать все около, дѣлая проходъ къ мѣсту пожара свободнымъ; удалять отъ огня все что легко воспламеняется; выносить изъ шкиперскихъ, малярныхъ и другихъ каютъ: масло, сажу, смолу, терпентинъ и все опасное, койки, въ которыхъ спала команда, если пожаръ случится ночью подавать на верхъ; принимать отъ 2-го дивизіона ведры съ водою и заливать огонь, а также направлять всѣ шланги отъ помпъ къ мѣсту огня; принимать мокрые брезенты и маты, гасить ими тлѣющія части, и предохранять отъ огня все близкое къ мѣсту пожара, и вообще предупреждать возгорѣніе вновь и большее распространеніе огня.

4) Дивизіонъ составленный изъ четвертаго отдѣле-

нія нижнихъ чиновъ по вахтенному росписанію, съ нѣкоторыми дополненіями, состоитъ изъ 44 человѣкъ; мѣстомъ ихъ сбора назначается лѣвая сторона на шкафутѣ до грот-мачты. Дивизіонъ долженъ быть раздѣленъ на двѣ половины; обязанности первой: разряжать всѣ орудія начиная отъ ближайшихъ къ мѣсту пожара; приготовлять къ бросанію за бортъ (когда будетъ приказано) ракеты, фальшфейера, порохъ изъ роговъ, и другіе огнестрѣльные снаряды; готовить наводить крюйтъ-камеры открытіемъ кранова изъ за борта, (ключи отъ которыхъ хранятся у старшаго офицера), трудно-больныхъ выносить на верхъ и класть въ шлюпку; выбрасывать за бортъ всѣ спирты изъ аптеки если будетъ приказано; закрыть иллюминаторы, полупорты, и кормовыя порта въ задней капитанской каютѣ; имѣть караулъ при унтеръ-офицерѣ изъ 8-ми человѣкъ съ ружьями и поставить въ разныхъ мѣстахъ чтобы не пускать никого съ парахода безъ моего приказанія; 2 половина этой партіи назначается гребцами на шлюпки; готовить ихъ на обѣихъ сторонахъ къ принятію всего что прикажутъ, и снабжать всѣмъ необходимымъ; если же пожаръ случится въ морѣ, то компасами, картами, провизіей, водою и т. п Остальные гребцы на шлюпки дополнятся изъ 1 дивизіона когда будетъ окончена ими уборка парусовъ и болѣе важныя работы.

Окончивъ распредѣленіе обязанностей каждому дивизіону, я не лишнимъ считаю пояснить слѣдующее: по открытіи пожара, вахтенный офицеръ немедленно и безъ шума увѣдомляетъ меня, и получаетъ приказаніе что дѣлать. По пробитіи колокола, всѣ съ назначенною каждому принадлежностію поступаютъ въ распоряженіе своихъ дивизіонныхъ командировъ, исполняя обязанности по росписанію.

Караульные должны занимать свои посты и приявъ боевыя патроны, зарядить свои ружья. Они недозволяютъ никому, кто бы не былъ, отлучиться съ парахода безъ моего разрѣшенія. Шканечный журналъ, всѣ нужныя бумаги и денежную сумму выносить на верхъ и передавать караульному унтеръ-офицеру. До пробитія отбоя никто не долженъ оставлять своего мѣста, если же будетъ отбой по барабанному бою или вызовъ чрезъ свистъ унтеръ-офицеровъ, то всѣмъ выходить на верхъ, строиться по дивизіонно на назначенныхъ имъ мѣстахъ, и ожидать моихъ приказаній.

5.

Прилагая при семъ наставленія для абордажа, предоставляю гг. командирамъ абордажной и стрѣлковой партій, принять къ руководству:

1) При тревогѣ съ одной дробью нижнимъ чинамъ не выбѣгать на верхъ иначе какъ съ назначеннымъ каждому абордажнымъ оружіемъ; имѣть у ружей штыки отомкнутыми и прежде всего положить свои ружья: стрѣлковой партіи, первому взводу, у коечнаго переднято ящика съ правой; второму взводу, у коечнаго передняго съ лѣвой; 2 абордажной партіи, первому взводу, у коечнаго заднято ящика съ правой, а второму взводу у коечнаго заднято съ лѣвой; 1 абордажной, пики и шпрепеля положить въ ростры, остальное оружіе имѣть при себѣ; послѣ этого всѣмъ броситься къ своимъ орудіямъ изготовляя ихъ для дѣйствія.

2) Для вызова абордажныхъ партій будутъ дѣлаться сигналы горномъ, находящимся при мнѣ гарнистомъ: для стрѣлковой № 6-й повторенный три раза; для 1-й абордажной № 1, повторенный три раза; для 2-й абордажной № 2, повторенный три раза; для напра-

вленія же абордажныхъ партій къ дѣйствію, будутъ также дѣлаться сигналы горномъ,—номерами, какъ объяснено ниже, которыя повторяются по окончаніи горнистами при командирахъ тѣхъ партій къ которымъ относятся сигналы.

3) При вызовахъ, каждая партія беретъ проворно свое оружіе и строится. стрѣлковая по взводно на бакѣ за бомбическими бортовыми орудіями; абордажная далѣе къ кормѣ на шкафутѣ, 2 я абордажная далѣе къ шканцамъ; вообще всѣ первые взводы на правой сторонѣ а всѣ вторые взводы на лѣвой сторонѣ. Командиры партій, окончивъ какъ можно поспѣшнѣе перекличку, или просто сосчитавъ людей, немедленно должны осмотрѣть оружіе, и приказавъ примкнуть къ ружьямъ штыки и взять къ ногѣ, пики также къ ногѣ, сабли и ватрепели на плечо, докладываютъ мнѣ о готовности, при чемъ и получаютъ приказаніе относительно ружей и пистолетовъ.

4) Абордажъ или отраженіе абордажа должно происходить подъ прикрытіемъ огня изъ орудій и ружей а потому вызовъ партій будетъ производиться всегда въ порядкѣ, который объясняется ниже:—во первыхъ, подходя на близкую дистанцію къ непріятелю, будетъ вызываться стрѣлковая партія, командиръ которой, сдѣлавши все, какъ объяснено въ параграфѣ 3-мъ, исполняетъ по сигналамъ отъ горниста при мнѣ находящагося; при чемъ если будетъ указано сигналомъ бѣжать для дѣйствія на бакъ или на корму, то при этомъ взявши ружья на перевѣсъ, раздѣляться и дѣйствовать первому взводу на правой сторонѣ, а второму на лѣвой сторонѣ, выбирая мѣста болѣе закрытыя отъ непріятельскихъ выстрѣловъ и разсыпаться по всему борту ровнѣе, по парно, не сталкиваясь кучами, и наблюдая также правило: если дѣйствіе абордажа на одинъ бортъ,

то первому взводу дѣйствовать въ передней части параходa отъ бушприта до кожуховъ, а второму взводу отъ кожуховъ до кормы; если же на оба борта, то первому взводу на правой сторонѣ, второму на лѣвой. Всѣ дѣйствія вообще не дѣлать иначе какъ перебѣгая съ быстротою, и принять для этого егерскія ружейныя пріемы. Дозволяется также входить на площадку, и дѣйствовать будучи укрытымъ кожуховыми лодками, и стараясь во все время до пробитія барабаномъ отбоя или горномъ по мѣстамъ, производить не переставая самый бѣглый батальной огонь. Всѣ орудія также палять.

5) Если свалились на абордажъ, то вслѣдъ за стрѣлковою партіею будетъ вызываться 1 я абордажная партія, командиръ которой исполнивши все какъ объяснено въ § 3, ожидаетъ отъ меня сигнала горномъ для направленія къ дѣйствію. Предполагается, что 1-я абордажная партія всегда слѣдуетъ подъ прикрытіемъ стрѣлковъ, и только по сигналу горномъ въ атаку—бросается, между стрѣлковъ впередъ, дѣйствуетъ, а по сигналу отступать, идетъ опять за стрѣлковъ. Между тѣмъ вся верхняя батарея съ остальною прислугою состоящею изъ половиннаго числа, дѣйствуетъ изъ тѣхъ только орудій, которыя наносятъ вредъ непріятелю. При абордажѣ впередъ на бакъ, дѣйствовать картечью изъ носовой и бортовыхъ бомбическихъ, поворотивъ ихъ впередъ, и имѣя въ виду не дозволять непріятелю переходить къ себѣ на параходъ При абордажѣ съ кормы также дѣйствовать изъ кормовыхъ бомбическихъ. Если удачное дѣйствіе артиллеріи и пальба абордажныхъ партій, дастъ возможность воспользоваться моментомъ чтобы завладѣть непріятелемъ, тогда по сигналу горномъ отъ меня № 15, стрѣлки бросаются впередъ на непріятельское судно; за ними, по тому же

сигналу № 15, съ учащеннымъ тактомъ, слѣдуетъ 1-я абордажная партія.

6) Въ тоже время, по сигналу горномъ № 2, три раза вызывается вторая абордажная партія, при орудіяхъ же остаются: при бомбическихъ № 2, при пушко-коронадахъ №№ 2 и 3, подъ командою артиллерійскаго офицера, пока приказано будетъ заклепать, орудія, по исполненіи чего присоединится къ своимъ взводамъ.—Командиръ второй партіи, исполнивши все какъ въ параграфѣ 3 мъ объяснено, посылаетъ немедленно 1 взводъ своей партіи занять мѣста стрѣлковъ, въ разсыпную по борту, у того мѣста куда двинулись стрѣлки, а второй взводъ оставляетъ въ резервѣ и ожидаетъ отъ меня дальнѣйшаго указанія дѣйствій—чрезъ сигналы горномъ, что принимается горнистомъ при немъ находящимся.

7) Въ случаѣ же отступленія, когда 1-я абордажная партія и стрѣлки войдутъ назадъ на параходъ и займутъ опять свои мѣста, то 2 й абордажной партіи по сигналу отъ меня № 25 (повторенному три раза) становиться къ своимъ орудіямъ, поворачивать ихъ на абордажные штыры, и дѣйствовать тѣми, которыя могутъ удерживать натискъ непріятеля. Но если, по какому нибудь случаю, или что бы завлечь непріятеля далѣе на параходъ, и рѣшительною атакою окончить дѣло, сигналомъ отъ меня будетъ указано, отступать еще, то прислугѣ №№ 2 у бомбическихъ пушекъ и №№ 2 и 3 у пушко-коронадъ, немедленно подъ присмотромъ артиллерійскаго офицера заклепать тѣ пушки, которыя по дальнѣйшемъ отступленіи должны будутъ оставаться въ рукахъ непріятеля.

8) Прислуга изъ крюйтъ-камеръ и вообще отъ подачи картузовъ и бомбъ, росписанная въ 1 и 2 абордажныя партіи, выходитъ на верхъ только при вызо-

вѣ 2 абордажной партіи, и присоединяется къ своимъ взводамъ; выходя на верхъ должны замкнуть крюйтъ-камеры и бомбенные погреба, по сигналу же или командѣ 2 партіи къ орудіямъ, всѣ идутъ на свои мѣста внизъ; фонари крюйтъ-камерныя не гасятъ, и назначенныя къ фонарямъ, остаются на своихъ мѣстахъ во все время до пробитія отбоя.

9) При вызовѣ отъ орудій 2 абордажной партіи, должно закрыть всѣ люки, и никому болѣе не быть внизу. Если машина не дѣйствуетъ, то выходятъ также всѣ машинисты и кочегары, вооруженные назначеннымъ каждому оружіемъ, и составляютъ резервъ 2-й абордажной партіи. Назначенные же для дѣйствія машиннымъ бранспойтомъ, который накачиваетъ кипящую воду, должны во время дѣйствія машины по вызовѣ стрѣлковой партіи, готовить его; по вызовѣ же 1 абордажной партіи готовиться къ дѣйствію бранспойтомъ, на что будетъ словесное отъ меня приказаніе.

10) Какъ вѣрное средство для защиты отъ ружейныхъ непріятельскихъ выстрѣловъ, стрѣлковою и абордажными партіями могутъ быть употребляемы повороченные поперегъ парохода коечные ящики, за которыми кромѣ защиты, можно удобно заряжать ружья, палить, а также выжидать моменты броситься въ атаку.

11) По сигналу горномъ, по мѣстамъ въ свои взводы, (№ 20 два раза повторенный), всѣмъ проворно строиться на мѣстахъ какъ указано въ § 3, и гг. командирамъ партій осмотрѣть ружья и пистолеты, строго наблюдая, чтобы не оставалась заряженныхъ, (для чего дозволяется по командѣ поворотивши свои взводы на лѣво-кругомъ, выпалить); послѣ чего доложить мнѣ, и ожидать команды къ орудіямъ, при чемъ ружья, пики

и интрепеля должно класть въ мѣста какъ указано въ § 1 и бѣжать къ своимъ орудіямъ.

Сигналы горнами будутъ слѣдующіе:

№ 1-й — 1-я Абордажная партія.
№ 2-й — 2-я Абордажная партія.
№ 6-й — » Стрѣлковая партія.
№ 7-й — » На корму.
№ 8-й — » На бакъ
№ 9-й — » Разсыпаться.
№ 10-й — » На правую сторону.
№ 11-й — » На лѣвую сторону.
№ 15-й — » Движеніе впередъ.
№ 15-й — » (Тактъ ускоренный), въ атаку.
№ 16-й — » Отступать.
№ 24-й — » Палить.
№ 25-й — » Одинъ разъ,—прекратить огонь.
№ 25-й — » Три раза,—по орудіямъ.
№ 20-й — » Два раза,—по мѣстамъ въ свои взводы.
№ 26-й — » Исполнительный.

Для указанія къ какой именно партіи относится сигналъ, будетъ предварительно дѣлаться горнистомъ при мнѣ находящимся позывной сигналъ той партіи, послѣ чего, по отвѣтѣ тѣмъ же, отъ горниста при командирѣ партіи, будетъ дѣлаться сигналъ для дѣйствія. Если же сигналъ безъ предварительнаго позывнаго, то означаетъ что относится ко всѣмъ дѣйствующимъ партіямъ. Для раздѣленія абордажныхъ партій на оба борта, барабанщикъ, бьетъ гренадерскій походъ, что и относится ко всѣмъ партіямъ, если предварительно не указано горномъ къ какой именно партіи.

6.

Въ дополненіе къ приказу моему за № 3, считаю нужнымъ прибавить слѣдующее:

Гг. офицеры командующіе кормовыми и носовыми орудіями, по пробитіи тревоги, повѣривъ прислугу у орудій и осмотрѣвши вся ли принадлежность на мѣстахъ, рапортуютъ мнѣ о готовности ввѣренныхъ имъ частей. Повѣрку людей въ крюйтъ-камерахъ, а также для подачи бомбъ и кокоровъ, и для разборки бортовъ, дѣлаетъ офицеръ назначенный къ управленію парусовъ на бакъ и докладываетъ г. старшему офицеру, который повѣривъ людей при управленіи парусовъ и по всему остальному, рапортуетъ мнѣ; и такъ какъ весьма важно чтобы всѣ приготовленія къ сраженію, дѣлались со всевозможною быстротою, то допускаю вмѣсто переклички, дѣлать у орудій по пробитіи тревоги, повѣрку людей счетомъ и приведя все поспѣшнѣе въ готовность, рапортовать мнѣ немедленно. Вмѣстѣ съ этимъ г. штурманскому офицеру назначенному къ сигналамъ, наблюдать время отъ пробитія тревоги до доклада мнѣ о готовности каждой части, и записывать въ общій журналъ работъ; по пробитіи же отбоя журналъ показывать мнѣ.

7.

Предоставляю гг. офицерамъ къ непремѣнному исполненію слѣдующія правила:

1) При уборкѣ унтеръ-лиселей, должно прежде всего и быстрѣе всего подтягивать гитовы, отдавая гадсы, и въ то же время за шкоты убирать лиселя въ средину на бакъ. Когда гитовы достаточно подтянуты, тогда въ тотъ же моментъ отдавать фалы, при

чемъ рейки съ лиселями, повиснувъ на гитовахъ, должны на нихъ травиться на бакъ для уборки.

2) При постановкѣ унтеръ-лиселей наблюдать, чтобы они ни какъ не могли коснуться воды, для этого только нужно обратить вниманіе, чтобы фалы предварительно были вытянуты, и потомъ подымались бы быстро, а также и обгалдеры, которые должны быть прежде всего на мѣстѣ.

3) Убирать бомъ-брамсель идя въ бейдевинтъ должно всегда на навѣтренную сторону, за оттяжку, которую относить далѣе къ кормѣ, и при каждомъ поворотѣ переносить ее на вѣтръ.

4) Когда нижніе лисель-спирты вдвинуты послѣ уборки марса-лиселей, въ тотъ же моментъ лисель-штерты должны быть перенесены на свои мѣста и лисель-спирты готовы къ подъему. Вмѣстѣ съ этимъ подъемъ и спускъ ихъ на мѣсто долженъ дѣлаться въ одинъ моментъ, безъ всякой задержки.

5) Взять за правило, чтобы на марсѣ во время плаванія подъ парусами имѣть не болѣе показаннаго числа людей. Когда стоитъ бомъ—брамсели, имѣть кромѣ старшины 3 человѣка. При брамселяхъ, когда вѣтеръ свѣжъ 4. При зарифленныхъ марселяхъ 2. Когда стоятъ лиселя съ одной стороны, 7 человѣкъ, когда съ обоихъ всю вахту.

и 6) Г. офицеру на бакѣ, отвѣчать тотчасъ же на всѣ команды старшаго офицера, относящіяся до управленія на бакѣ, словомъ *есть*, не дозволяя болѣе ни кому никакихъ разговоровъ и шума. Кромѣ этого желательно чтобы командованіе вообще произносилось гг. офицерами безъ крику и лишнихъ словъ, голосомъ обыкновеннымъ, достаточнымъ только для того чтобы слышна была команда при совершенномъ безмолвіи всѣхъ остальныхъ.

8.

Желая чтобы отпускаемые на берегъ люди съ парохода «Владиміръ», какъ по службѣ, такъ равно и по своимъ надобностямъ, вели себя во всемъ приличнымъ образомъ и отличались бы нравственнымъ поведеніемъ. Я предоставляю г. старшему офицеру объявить командѣ и строго наблюдать слѣдующія правила:

1) Каждый праздничный день послѣ обѣда и въ другіе дни, съ моего позволенія отпускать три отдѣленія на берегъ, оставляя на пароходѣ одно отдѣленіе по очереди.

2) Приказывать всѣмъ являться къ спуску флага въ тотъ же вечеръ на пароходъ въ трезвомъ и приличномъ видѣ.

3) Отпускаемые на берегъ должны быть всегда однообразно прилично по формѣ одѣты, и при встрѣчѣ съ офицерами отдавать должный респектъ.

4) При возвращеніи на пароходъ нижнихъ чиновъ, г. старшій офицеръ или кому отъ него поручено будетъ, осматриваетъ въ подробности каждаго человѣка, и начиная, со времени, получасомъ позже захожденія солнца, записываетъ всѣхъ неявившихся.

5) На другой день утромъ, г. старшій офицеръ подаетъ мнѣ записку о неявившихся въ свое время; при чемъ и получитъ приказаніе судя по винѣ, записать имя его въ черную книгу.

6) Записанный въ черную книгу 2 раза, лишается права быть отпускаемымъ на берегъ на равнѣ съ другими, до особаго моего на это разрѣшенія, что можетъ получаться не легко. Попавшійся въ полицію или въ какомъ нибудь неприличномъ дѣлѣ, съ перваго раза теряетъ право быть на берегу впредь до особенной заслуги.

7) Всѣ женатые нижніе чины могутъ быть отпускаемы на берегъ ежедневно по окончаніи работъ вечеромъ, по докладу объ этомъ мнѣ отъ старшаго офицера, и должны на другой день съ разсвѣтомъ являться на пароходъ; отъ этого правила не должны отступать и всѣ женатые содержатели, которые предварительно получаютъ позволеніе ревизора. Не исполнявшій этого два раза, также подвергается общему правилу описанному въ 6 пунктѣ.

Предоставляю г. старшему офицеру прочесть этотъ приказъ при собраніи всей команды и исполнять въ точности.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ

ИЗЪ ПРИКАЗОВЪ КОМАНДИРА ПАРОХОДА-ФРЕГАТА «КАМЧАТКА», НЫНѢ ВИЦЕ-АДМИРАЛА И. И. ФОВЪ-ШАНЦА.

ВЪ КАМПАНІИ 1842 ГОДА.

О СЪѢЗДѢ ОФИЦЕРОВЪ НА БЕРЕГЪ, НЕ ВО-ВРЕМЯ.

Пришедшія съ моря въ портъ, прошу, до моего возвращенія на фрегатъ у старшаго офицера—на берегъ не проситься.

Когда, тому назадъ 26 лѣтъ, я началъ морскую службу, существовало въ Англійскомъ и Американскомъ флотахъ правило: пока всѣ работы на суднѣ не окончены, дабы тотчасъ можно было опять сняться съ якоря, Г-да офицеры, по собственнымъ дѣламъ, на берегъ никогда не отпрашивались Старинное это прекрасное правило вышло, однако, кажется, у нихъ даже изъ употребленія, почему—не знаю;—но, какъ честь военнаго судна, по моему мнѣнію, отъ этого страдаетъ весьма много, то и надѣюсь, что на ввѣренномъ мнѣ фрегатѣ, введеніе старинnаго этого порядка не будетъ казаться гг. офицерамъ излишнею строгостію, тѣмъ болѣе, при не-долго-продолжающихся на-

шихъ лѣтнихъ плаваніяхъ, имѣя въ виду, провести всю зиму—на берегу.

Объ употребленіи дудокъ.

Существующее у боцмановъ правило: отдавши якорь, хлопать руками, произнося громкимъ голосомъ: «бросилъ», какъ ни съ чѣмъ не сообразное—отмѣняется. Гулъ и сотрясеніе въ самомъ фрегатѣ, отъ цѣпи, достаточно даетъ понять, что якорь отданъ.

Дурное правило, что всѣ имѣющее право носить дудки, имѣютъ также право, сколько угодно, свистать и даже часто, совершенно не во-время,—на ввѣренномъ мнѣ фрегатѣ—отмѣняется. Свистать же, не во-время, называю,—когда это дѣлается именно въ слѣдующихъ случаяхъ: застопорятъ-ли шпиль,—свистятъ всѣ; дурно ли ходятъ на шпилѣ, всѣ унтеръ-офицеры, закрывъ глаза, свистятъ безъ отдыха, перестава развѣ, чтобы повторять слова: «ходи веселѣе ребята!» «Ай-да-молодцы!» «ходи шпиль»,—«ходи же» и проч: и, не смотря на шумъ отъ невыносимыхъ этихъ, пустыхъ словъ, шпиль обыкновенно пошелъ еще тише. Предписываю дудки употреблять, при слѣдующихъ случаяхъ, вотъ какимъ образомъ:

Желая свистать команду на верхъ: 3 или 4 унтеръ-офицера становятся въ батарейномъ декѣ у люка, ведущаго на кубрикъ; на верху, боцманъ, просвиставъ долго и рѣзко, командуетъ громкимъ голосомъ: «пошелъ всѣ на верхъ для такихъ-то работъ» и пр.; послѣ этого, дудкамъ у люка, тотчасъ повторить этотъ сигналъ одинъ разъ, послѣ чего надлежитъ старшему изъ стоящихъ у люка урядниковъ повторить слова боцмана.

Поднимая якорь, сопстать на бакѣ одному боцману; а свистъ его повторять другой дудкѣ у ближайшаго люка, ведущаго къ нижнему шпилю,—и это, по одному только разу.

При подъемѣ, или спускѣ брамъ-рей, свистать одному боцману, а свистъ его запрещается повторять; что же касается до подъема, или потравливанія понемногу, у каждой изъ мачтъ брамъ-горденей, въ случаѣ, напримѣръ, когда рей гдѣ нибудь задѣлъ,—давать знать только рукою, махая для этого вверхъ, или внизъ, смотря потому, слѣдуетъ ли брамъ-гордень поднимать, или потравливать.

Отдавая всѣ паруса заразъ, при словѣ: «отдавай»—свистать одному только боцману.

Когда для тяжелой тяги становятся на какую нибудь снасть, необходимо сперва выбрать слабину, давая о томъ знать дудкою, и это тотчасъ, по слову: «выбрать слабину.»

Объ уборкѣ снастей.

Для удобнѣйшей работы необходимо имѣть въ походѣ всѣ бѣгучія снасти, убранными по кофельнагелямъ бухтами, длиною до верхней кромки ватеръ-вейса.

Стоя на якорѣ, для выигрыша времени въ слѣдующее утро, при мытьѣ шканцевъ, ежедневно тотчасъ послѣ ужина команды, развѣшивать всѣ снасти по кофельнагелямъ.

Постояннымъ правиломъ поставить себѣ, чтобы въ походѣ, послѣ тяги какой нибудь снасти, ее тотчасъ опять убирать на свой кофельнагель, такъ какъ отвратительнѣе разброшенныхъ снастей, на военномъ суднѣ, едва ли можно себѣ что нибудь вообразить.

О пользѣ знать имена нижнихъ чиновъ.

Г-мъ офицерамъ надлежитъ подробно познакомиться съ именами нижнихъ чиновъ, дабы этимъ избѣгать странные оклики, какъ напримѣръ: «Эй Вы!» «Идите сюда!» или «Эй ты, какъ тебя зовутъ?» и проч.

О вечерней перекличкѣ по орудіямъ.

Такъ какъ на якорной стоянкѣ, во время ужина, почти всегда вся команда должна быть на суднѣ; то поставить непремѣннымъ правиломъ, тотчасъ послѣ ужина, когда снасти уже подвѣшены по кофельнагелямъ, ударить тревогу и перекликать команду. Послѣ переклички осматривать орудія, и по окончаніи этого, бить отбой.

О мытьѣ бѣлья.

Когда моется бѣлье, надлежитъ строго смотрѣть не только за исправностію самого мытья, но и за количествомъ его, т. е., моется ли все то, что наканунѣ приказано.

О соблюденіи тишины, при работахъ.

Такъ какъ на военномъ суднѣ всякій шумъ нетерпимъ, то предписываю г-мъ вахтеннымъ начальникамъ наблюдать, чтобы при работахъ вообще, ни слова не было произносимо понапрасно, ни самими ими, ни нижними чинами. Когда заговорятъ всѣ, то не удивительно, ежели работа идетъ дурно. Шумъ же, большею частію, происходитъ отъ незнанія дѣла, и отъ этого, никогда ничего не бываетъ заранѣе предусмотрѣно,— когда же наконецъ, какъ ожидать надобно, случится

что нибудь непредвидѣнное, тогда-то начинается крикъ, шумъ, бѣготня и тому подобное, что мнѣ удавалось видѣть на однѣхъ только Турецкихъ и Бразильскихъ судахъ, на которыхъ, въ подобныхъ случаяхъ, точно какъ и у насъ, всѣ блоки, не бывъ никогда смазаны, — скрипятъ, начальство кричитъ, а команда, съ своей стороны нисколько не уступаетъ ему.

При окачиваніи фрегата снаружи, или когда шлюпка держится у борта собственнаго или другаго судна, всякого рода разговоры между гребцами запретить.

О сбереженіи гребныхъ судовъ.

Гг. вахтеннымъ начальникамъ надлежитъ имѣть строгій присмотръ за гребными судами, не держась правила: что судамъ этимъ достаточно прослужить только одно лѣто. Шлюпки въ дурномъ видѣ, есть вывѣска корабля, которому онѣ принадлежатъ, и означаетъ обыкновенно, что на немъ нѣтъ порядка; а ежели его на кораблѣ нѣтъ, и притомъ не имѣется еще охоты заняться заведеніемъ его, то навѣрно заключить можно, что вахтенные начальники мало способны когда нибудь сдѣлаться настоящими морскими офицерами, или хорошими командирами.

О приставаніи гребныхъ судовъ при теченіи.

Когда, при теченіи, фрегатъ стоитъ поперегъ волненія, дозволяется гребнымъ судамъ приставать всегда къ той сторонѣ, которая отъ волненія бываетъ болѣе закрыта; и даже ялики, подъѣзжающіе съ берега съ нижними чинами, или съ грузомъ могутъ, въ подобныхъ случаяхъ, приставать къ парадному трапу, и

тогда же дозволяется гичкѣ моей, еслибы она ждала меня, на это время отъ трапа оттягиваться.

О чистотѣ шканцевъ.

Въ каждую вахту голиками подмести шканцы, бакъ и ютъ, а плетками планширя, бортъ и ватеръ-вейсы по два раза; а ежели нужно, то и чаще. Соръ между снастями на военномъ суднѣ есть самое отвратительное, и даетъ поводъ сомнѣваться о чистотѣ вообще и въ другихъ мѣстахъ.

О невниманіи вахтенныхъ начальниковъ къ разнымъ мелочамъ.

Слѣдующее приказаніе, отдаваемое самимъ командиромъ, напримѣръ: «поставить виндзейли по вѣтру, или вытянуть слабину такой-то снасти»—не должно быть допускаемо вахтенными начальниками, такъ какъ напоминанія этого рода бываютъ для командира изъ всѣхъ приказаній самыя непріятныя.

О содержаніи якоря чистымъ при теченіи.

О важной статьѣ: держать якорь чистымъ, то есть, стоя на одномъ якорѣ остерегаться, чтобы канатъ не запутался съ лапою или штокомъ, требуетъ растолкованія слишкомъ пространнаго, чтобы быть помѣщеннымъ въ приказахъ, и поэтому предписывается гг. вахтеннымъ начальникамъ обратиться къ старшему по мнѣ офицеру, дабы узнать: что предпринимать, когда фрегатъ, по причинѣ противныхъ направленій вѣтра и теченія, не слушаетъ никого, кромѣ знающаго вполнѣ свое дѣло? Упомяну однако о главномъ или коренномъ правилѣ, которое состоитъ въ томъ, чтобы

стараться всегда рулемъ и помощію какихъ нибудь изъ переднихъ парусовъ держать фрегатъ сколь возможно отдаленнымъ отъ своего якоря, какъ и цѣпь въ тугости.

Такъ какъ въ морѣ подъ парусами якорь требуетъ внимательнаго присмотра, чтобы отъ него не удалиться, то есть, чтобы не потерять его, такъ точно, стоя на одномъ якорѣ, требуется совершенно противное, т. е., необходимо остерегаться приближенія судна къ нему; потому что запутанный якорь, который мы воображаемъ чистымъ, почти опаснѣе, нежели бы его вовсе не было.

Излишнимъ считаю упомянуть о ложныхъ понятіяхъ тѣхъ лицъ, которыя, какъ часто мы еще видимъ, въ подобныхъ случаяхъ, употребляютъ бизань;—парусъ этотъ, какъ всякому, кто подумаетъ, будетъ понятно, ни къ чему не можетъ служить, кромѣ развѣ къ скорѣйшему запутанію цѣпи съ якоремъ.

О правильномъ отправленіи шлюпокъ.

Когда отъ борта отправляется гребное судно безъ офицера, тогда слѣдуетъ ясно разсказать старшинѣ: куда ему ѣхать, гдѣ и какъ приставать, когда возвращаться и пр.; что нынѣ весьма часто дѣлается крикомъ и даже не рѣдко послѣ того, какъ шлюпка отвалила уже отъ борта; ясно, что старшина отъ этого не можетъ знать, для чего онъ отвалилъ и едва ли, куда ему ѣхать.

О правильномъ мытьѣ.

Замѣчено мною, что гг. вахтенные начальники не могутъ вымыть настоящимъ образомъ шканцы, не смотря на всѣ мои старанія— производить мытье вообще

болѣе удобнымъ способомъ, нежели это на другихъ судахъ дѣлается, на которыхъ кромѣ жесткихъ каменьевъ и крупнаго нечистаго песку едвали что употребляется.

Полагая, что неисправное мытье это происходитъ не столько отъ невниманія, сколько отъ дурной школы и непривычки, я нашелъ необходимымъ распространиться о томъ, какъ именно можно привести шканцы въ такой видъ, въ какомъ на всякомъ военномъ суднѣ онѣ должны быть, не употребляя ежедневно для этого дурныхъ каменьевъ и грязнаго песку, которыми въ скоромъ времени можно совершенно испортить самую даже хорошую палубную настилку; но считаю сперва не лишнимъ описать вкратцѣ состояніе шканцевъ на ввѣренномъ мнѣ фрегатѣ около 10 часовъ утра, т. е. спустя послѣ окончанія мытья цѣлыхъ два часа, времени, даже въ хорошую сухую погоду:

Ватеръ-вейсы покрыты слоемъ запачканной олифы; по бѣлой краскѣ, у тонкой бортовой обшивки, отъ ватеръ-вейсовъ, какъ и отъ нижнихъ планшерей къ верху, полоса грязи отличается шириною своею; все красное дерево покрыто толстымъ слоемъ масла съ пескомъ; въ палубныхъ кругахъ отъ обоихъ шпилей, какъ и въ гнѣздахъ для вымбовокъ, оставлено послѣ чистки мѣди песку, кирпичу проч.; во всѣхъ углахъ, не выключая даже шеекъ отъ всѣхъ обуховъ, находится песокъ; на карнизахъ, вся рѣзная работа наполнена грязью; на чугунныхъ крышахъ отъ люковъ вырѣзки для колецъ, какъ и гнѣзда для обуховъ отъ трисель шкотовъ совершенно набиты пескомъ; всѣ чугунныя рѣшетки отъ люковъ мокры и въ грязномъ состояніи; между рамами же отъ свѣтлыхъ люковъ и царскою рубкою, отъ нечистоты, не можетъ даже проходить дождевая вода, а самыя палубныя доски, до

такой степени напитаны пескомъ, что при мытьѣ на слѣдующее утро: «*одними тряпками съ пескомъ*» нѣтъ надобности, нисколько имъ посыпать вновь, отчего при каждомъ подметаніи подымается пыль, несясь повсюду; и ежели послѣ подобнаго небрежнаго мытья заняться въ теченіи цѣлаго дня однимъ только тщательнымъ подметаніемъ палубы, то едва ли можно успѣть согнать весь этотъ песокъ до 8 склянокъ вечера. Послѣ этого нечего и удивляться распространенію между нижними чинами глазной болѣзни.

О тонкой бортовой обшивкѣ, выкрашенной бѣлилами, можно сказать тоже самое. Въ сухую погоду, во время подметанія палубы, пыль садится въ пазы, какъ и во всѣ углы; а послѣ перваго дождя дѣлается въ этихъ мѣстахъ твердый составъ грязи.

Дабы отвратить это и имѣть постоянно шканцы въ надлежащемъ видѣ, слѣдуетъ: когда послѣ дождя ихъ скачиваютъ, непремѣнно отмыть грязь со всѣхъ мѣстъ, выкрашенныхъ масляною краскою, стирая ее просто руками, и потомъ скачивать, не жалѣя воды, совершенно до чиста; а не оставлять безъ всякаго вниманія, какъ это нынѣ еще дѣлается; отчего все выкрашенное масляною краскою, въ скоромъ времени, приходитъ въ такой непристойный видъ, въ какомъ едвали находится на послѣднемъ изъ транспортовъ.

Пройдя шканцы каменьями съ пескомъ, слѣдуетъ, пока не начнется всеобщее скачиваніе, разставить по своимъ мѣстамъ шканечныхъ, баковыхъ и ютовыхъ, давая по одному ведру воды на нѣсколько человѣкъ и начать обмывать просто рукою, или щетками планширя, щиты, стойки и ватеръ-вейсы. Когда же вся грязь на нихъ будетъ растерта, или приведена въ совершенно жидкое состояніе, тогда слѣдуетъ самимъ унтеръ-офицерамъ, не жалѣя воды, ни трудовъ, скачи-

вать эти мѣста; послѣ чего, но не раньше, приниматься за скачиваніе до́-чиста самой палубы.

Скативъ же окончательно какую нибудь часть палубы, необходимо скатить еще одинъ разъ противъ этого мѣста—самый бортъ, для того, чтобы брызги отъ воды смѣшанной съ пескомъ, не оставались на щитахъ, планшерахъ и ватеръ-вейсахъ.

Поступая такимъ порядкомъ, можно всегда въ теченіи 10-ти минутъ отмыть до́-чиста все, что имѣется на шканцахъ, избѣгая отвратительной привычки: каждый разъ послѣ мытья шканцевъ вторично проходить и пачкать рѣшительно всѣ грязными швабрами, тряпками или неничкою;—ибо, когда скачиваютъ, то пространство палубы, на которой находятся чугунные люки съ рѣшетками, кнехты, карленсы, обухи, крѣпительныя планки и проч., слѣдуетъ всѣ эти вещи тутъ же за одно обмывать рукою, скачивая ихъ потомъ чистою водою до тѣхъ поръ, пока подъ рукою не слышенъ будетъ песокъ. Поступая такимъ образомъ, ничего не можетъ быть легче за одинъ разъ привести въ надлежащую чистоту, не только самые шканцы, но и всѣ упомянутыя вещи до послѣдней мелочи; и когда наконецъ, по окончаніи мытья, изъ палубныхъ досокъ выжимаютъ воду лопатками, тогда можно чистою тряпкою обтереть только тѣ мѣста, съ которыхъ однѣми лопатками невозможно согнать воду до́-суха.

Все вышесказанное относится также до пушечныхъ станковъ на шканцахъ, и платформъ въ гонъ-деко́, такъ какъ они находятся прямо на дорогѣ, по которой происходитъ мытье; и не оставлять ихъ, какъ это теперь дѣлается, безъ всякаго вниманія, какъ будто бы они во́все не принадлежатъ фрегату.

Предписываю сдѣлать росписаніе для обмыванія, сказаннымъ порядкомъ бортовъ, стѣнъ отъ рубокъ,

какъ и всѣхъ остальныхъ приборовъ, и раздать именнымъ унтеръ-офицерамъ каждому свою часть. Сдѣлавъ это, если послѣ дождя желательно вымыть выкрашенныя мѣста, слѣдуетъ только скомандовать: «свистать всѣхъ на верхъ вымыть краску»; и когда всякому извѣстно, откуда доставать ведро, гдѣ становиться черпать воду и гдѣ быть при мытьѣ,—тогда не подлежитъ никакому сомнѣнію, что работа эта, надъ которой тщетно трудятся скоро два мѣсяца, будетъ, исполняема настоящимъ образомъ въ самое скорое время.

О чистотѣ нижнихъ чиновъ.

Г-мъ вахтеннымъ начальникамъ предписываю: имѣть самый строгій присмотръ за чистотою рукъ нижнихъ чиновъ, ихъ одежды, подвѣшиваніемъ коекъ, раздѣваніемъ, какъ приказано въ ночное время, мытьемъ бѣлья и тому подобнымъ. Также наблюдать, чтобы при окончаніи мытья палубы, когда воду сгонять на средину подъ мостъ, вся команда вымыла бы себѣ на этомъ мѣстѣ руки, ноги и лицо,—для чего, наливъ въ ушаты и ведры воды, можно дать имъ около 10-ти минутъ времени.

О чистотѣ трюма.

Лимберборты по всему фрегату, а въ особенности подъ машиною и котлами, слѣдуетъ каждую субботу осматривать и очищать, и по окончаніи этой работы мнѣ доносить; это весьма важно, желая чтобы судно служило дольше;—и самый бдительный присмотръ за этимъ, едвали бываетъ достаточенъ для содержанія

въ надлежащей чистотѣ этихъ важныхъ, для здоровья самаго судна, какъ и экипажа—частей. (*)

О заботливости вахтенныхъ начальниковъ.

Отъ порядка у вахтенныхъ начальниковъ, командующихъ постоянно одной и той же вахтою, зависитъ не только успѣхъ въ работахъ вообще, но еще и здоровье нижнихъ чиновъ,—слѣдовательно: изъ числа больныхъ въ какой нибудь вахтѣ довольно вѣрно можно судить о прилежаніи и искусствѣ начальника ея. Въ руководство же, для сохраненія здоровья команды предписываю гг. офицерамъ принять слѣдующія простыя правила:

a) Передъ раздачею вечеромъ коекъ, спросить приказанія: въ какой именно одеждѣ быть вахтѣ въ наступающую ночь; это будетъ опредѣлено, соображаясь съ погодою.

b) Въ ночное время, въ мокрую, ненастную погоду, слѣдуетъ за $^1/_4$ часа передъ смѣною, зажечь достаточное число фонарей около тѣхъ мѣстъ, гдѣ хранится бѣлье и платье вахтенныхъ.

c) Тотчасъ послѣ смѣны, слѣдуетъ младшему въ вахтѣ офицеру, заставить при себѣ вахту перемѣнить все мокрое бѣлье, какъ и самое платье и вынести наверхъ на опредѣленное для каждой изъ нихъ мѣсто; послѣ этого поставить вахту по маленькимъ частямъ во фронтъ для осмотра, и нашедши всѣхъ переодѣтыми, — можетъ тогда только позволить имъ лечь въ койки, донося объ этомъ вахтенному своему начальнику.

(*) Важность этого наставленія доказалась на опытѣ, когда послѣ 17-ти лѣтней службы П. Ф. Камчатка былъ введенъ въ докъ, — гнилости, въ этихъ мѣстахъ никакой не оказалось. Замѣч. И. И. Ф. Ш. 1857 г.

Нижнимъ чинамъ отнюдь не дозволять въ ночное время закутываться въ шинели и дремать, или растянувшись между снастями спать, что не смотря на неоднократныя объ этомъ повторенія, все таки по сіе время еще продолжается, такъ какъ спать подъ росою имѣетъ весьма вредное вліяніе на здоровье.

Дозволяется гг. вахтеннымъ начальникамъ на якорѣ: завтракать, обѣдать и ужинать—не по смѣнно;—они могутъ на это время, исключая развѣ какихъ нибудь экстренныхъ случаевъ, сдавать вахту младшему по себѣ.

О красочныхъ приборахъ

По окончаніи окраски какого нибудь мѣста, слѣдуетъ строго смотрѣть, чтобы потоки отъ всѣхъ кистей выскабливались, самыя же кисти выжимать и вытирать совершенно дочиста, и потомъ хранить ихъ не иначе, какъ въ посудѣ съ водою; самая же посуда изъ подъ краски должна быть также выскоблена снаружи дочиста и хорошо остроплена. Этими простыми мѣрами избѣгается всякого рода напрасное пачканіе, когда приходится браться за эти вещи.

Необходимо также пріучать маляровъ: во время окрашиванія, не считать обязанностію марать себѣ въ краску руки, лицо и платье, издерживая на это, какъ теперь водится, столько же почти матеріала, сколько употребляется для самаго дѣла.

О ежедневной выправки рангоута.

Въ одно и то же время, когда засвистали команду на верхъ для подъема брамъ реевъ, слѣдуетъ посылать гребцовъ на яликъ; и когда команда стала къ вантамъ, тогда надлежитъ боцману отправляться на немъ и держаться передъ носомъ фрегата, дожидаясь подъема

брамъ-реевъ, дабы тотчасъ послѣ этого править реи и рангоутъ. Команда же и офицеры, въ глубокомъ молчаніи, должны оставаться по своимъ мѣстамъ, до возвращенія боцмана. Этимъ порядкомъ избѣгнутъ излишняго шума, какъ и бѣготни во время выправки рангоута, и дѣло пойдетъ по морскому, удобно, вѣрно и скоро; чего теперь объ этой работѣ на ввѣренномъ мнѣ фрегатѣ невозможно сказать.

Разныя правила въ тепломъ климатѣ.

Предписываю заставлять команду днемъ въ сухую погоду ходить босыми ногами, а при закатѣ солнца надѣвать сапоги или башмаки, преимущественно послѣдніе, дабы сапоги беречь для холоднаго времени года.

Когда команда въ рабочемъ платьѣ, тогда кушакомъ сверху не затягивать рабочую рубашку, а носить его взамѣнъ подтяжекъ подъ низомъ для поддержки брюкъ.

Воротникъ отъ настоящей рубашки имѣть на виду, а отъ рабочей—разстегнутымъ, чтобы всегда можно было видѣть, въ какой чистотѣ находится шея, какъ и холщевая рубашка. Брюкъ же бѣлыхъ понапрасно не топтать, а имѣть ихъ засученными дюймовъ на 5 т. е. по-матросски.

Пріучать команду ходить по выбленкамъ босикомъ, отчего ноги дѣлаются гораздо крѣпче; этимъ избавятся также непріятности видѣть у рабочаго человѣка нѣжную, бѣлую, запрѣлую ножку, подобно женской.

Во время всякаго рода мытья, или работы при дождѣ, при тягѣ кабельтововъ, поставить непремѣннымъ правиломъ, чтобы рукава отъ рубахъ были засучены; потому что въ противномъ случаѣ, люди будутъ цѣлый день ходить съ мокрыми рукавами, что способствуетъ развитію болѣзней и даже цынги.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ

ИЗЪ ПРИКАЗОВЪ НАЧАЛЬНИКА ОТРЯДА ПАРОВЫХЪ И ПАРУСНЫХЪ СУДОВЪ, ВИЦЕ-АДМИРАЛА ФОНЪ-ШАНЦА.

ВЪ КАМПАНІЮ 1855 ГОДА.

О ГАРДЕМАРИНАХЪ.

17 Іюня.

Покорно прошу гг. командировъ судовъ ввѣреннаго мнѣ отряда обращать, по возможности, вниманіе на благосостояніе, образованіе и занятіе гардемаринъ, выполняя не только то, что по уставу предписано, но стараясь, чтобы въ короткое время которое имъ дается для пріобрѣтенія практическихъ познаній, вкоренилось въ нихъ впечатлѣніе о настоящемъ морскомъ порядкѣ. Это впечатлѣніе, полученное ими въ юныхъ лѣтахъ, останется, какъ и всякое другое, на долго въ ихъ памяти, и современемъ послужитъ имъ, и флоту вообще, въ пользу. Напротивъ—впечатлѣнія противуположнаго рода, могутъ дать юношѣ, навсегда, ошибочное и даже пагубное направленіе.

При должномъ вниманіи къ столь важному предмету, совѣсть моя и гг. командировъ будетъ удовлетворена убѣжденіемъ, что мы, при многочисленныхъ занятіяхъ, требуемыхъ прямою нашею обязанностію, сдѣлали по возможности все, какъ для пользы гардемаринъ, такъ и для пользы службы, хотя воспитаніе ихъ не зависитъ отъ насъ непосредственно

Въ уставѣ изложены весьма ясно и подробно обя-

занности командировъ, относительно гардемаринъ; будучи вполнѣ увѣренъ, что всякій изъ нихъ займетъ своихъ гардемаринъ по уставу, считаю однакожъ не лишнимъ, присовокупить слѣдующія наставленія и замѣчанія

1) Объявить гг. молодымъ офицерамъ всѣхъ вѣдомствъ, никогда не забывать, что гардемарины еще воспитанники, и потому всякій разговоръ офицера съ воспитанниками, не ограничивающійся поясненіями или толкованіями чего либо, касающагося морской службы, есть потеря драгоцѣннаго для юношей времени; и потому подобныхъ, безполезныхъ съ ними разговоровъ, отнюдь не позволять.

2) Внушать гардемаринамъ, что весьма неприлично слѣдовать дурнымъ привычкамъ, напримѣръ: въ обществѣ молодыхъ офицеровъ, или между собою, разбирать постороннія, до нихъ не касающіяся по службѣ дѣла, и порицать дѣйствія другихъ; а вообще слѣдуетъ думать болѣе о томъ, что приказано или поручено имъ самимъ а также о множествѣ предметовъ имъ еще неизвѣстныхъ, но съ которыми, дабы заслужить названіе морскаго офицера, необходимо познакомиться по ближе Придерживаясь же постоянно этому послѣднему правилу, они могли бы избѣжать упрека или отзыва знаменитаго Адмирала, Павла Степановича Нахимова, о молодыхъ флотскихъ офицерахъ вообще, а именно: что имъ совершенно знакомы всѣ отрасли морскаго дѣла, и что они знаютъ вполнѣ все, за исключеніемъ развѣ именно того, что необходимо знать всякому морскому офицеру.

3) Чтобы въ обществѣ они не разбирали дѣлъ или поступковъ старшихъ, не щадя какъ обыкновенно бываетъ, никого, кромѣ самихъ себя. Внушить имъ, что изъ общества, въ которомъ допускаются подобныя разсужденія, имъ слѣдуетъ удаляться, потому что, полу-

чаемые въ немъ уроки никогда не могутъ послужить имъ въ пользу,—справедливость этого совѣта, они безъ сомнѣнія, поймутъ современемъ сами.

4) Внушить воспитанникамъ, что знаніе своего дѣла, опрятность, благородство въ поступкахъ и привычкахъ, исправность и любовь порядка—суть главнѣйшія условія къ достиженію въ нашей службѣ успѣховъ; что хитрость и привычка говорить неправду, не есть доказательство ума, и что хотя иногда и случается, что зараженный ими уйдетъ нѣсколько впередъ по службѣ, однако эти пороки, рано или поздно, непремѣнно обнаружатся, и человѣка наконецъ оцѣнятъ по его достоинству.

5) Внушить имъ также, что опрятность не заключается въ одномъ наружномъ видѣ, но въ чистотѣ идей, бѣлья и всего, что имъ принадлежитъ; и что неопрятный и лукавый гардемаринъ, подобно грязному, неисправному гребному судну, всегда былъ и будетъ невыгодною вывѣскою корабля, на которомъ служитъ.

6) Растолковать имъ что чистота и бѣлизна палубныхъ досокъ, не есть еще главное условіе порядка; и что гораздо важнѣе этого, содержаніе въ опрятности самыхъ отдаленныхъ и сокровенныхъ угловъ. Военное судно, съ чистою палубою, но съ грязными закоулками, съ чемоданными и багажными каютами въ безпорядкѣ, походитъ на гардемарина, съ вычищенными пуговицами, но съ грязнымъ бѣльемъ и съ неблагородными идеями.

7) Стараться этихъ молодыхъ людей пріучать (если они въ родительскомъ домѣ объ этомъ не получали наставленій) къ обычаямъ, принятымъ во всякомъ хорошемъ обществѣ; изъ привычекъ юноши можно тотчасъ заключить о степени обыкновеннаго свѣтскаго воспитанія, имъ полученнаго. Пріобрѣтя дурныя привычки, гардемаринъ не отстанетъ отъ нихъ и въ офи-

перскомъ званіи, и будетъ причиною стыда своихъ сослуживцевъ и командировъ.

8) Внушить имъ, что гаерскій наружный видъ, какъ-то: съ шапкою на бекрень и съ замаранным носовымъ платкомъ, выпущеннымъ изъ кармана, вовсе не есть признакъ отважности, предпріимчивости и проч.; но что о гардемаринѣ, съ подобными привычками, всякій даже постороннiй порядочный человѣкъ, только пожалѣетъ.

9) Поговоримъ теперь о самомъ важномъ предметѣ: о вниманіи къ старшимъ, въ особенности къ лицамъ, неслужащимъ на томъ кораблѣ, гдѣ гардемаринъ находится; объ уваженіи, которое всегда и вездѣ, какъ на берегу, такъ и на водѣ, слѣдуетъ оказывать начальникамъ.

Основываясь на собственныхъ понятіяхъ, и на томъ, что замѣчено мною въ другихъ державахъ монархическихъ, республиканскихъ, какъ въ морской, такъ и въ сухопутной службахъ,—я убѣждаюсь, что нашими гардемаринами немного занимаются въ этомъ отношеніи; ибо если бы невниманіе къ старшему не вкоренялось съ младенческихъ годовъ, то какимъ образомъ привычка эта могла бы остаться у многихъ молодыхъ офицеровъ? Поэтому еще разъ повторяю о необходимости осторожнаго обхожденія гг. офицеровъ съ гардемаринами; не говоря уже о томъ, — какъ прискорбно слушать пустой, легкомысленный разговоръ офицера съ гардемариномъ, или видѣть ихъ на берегу, прогуливающихся подъ-руку. И въ самомъ дѣлѣ, впослѣдствіи, что станется съ юношею при посредственныхъ теоретическихъ познаніяхъ, съ недостатками практическихъ свѣдѣній, безъ убѣжденія ея необходимости, безъ привычекъ, безъ познанія языковъ, и безъ желанія ихъ изучать, — съ юношею, подрастающимъ въ такомъ са-

модовольномъ и безтолковомъ состоянiи и подвизающимся на поприщѣ службы, по мѣрѣ того, какъ текутъ годы его жизни, по списочной ли очереди или за отличiе.

Кому изъ капитановъ желательно у себя на суднѣ имѣть подобное? Само собою разумѣется, никто не захочетъ обременять себя лишнею вещiю Горька доля капитана, который на старости лѣтъ, видитъ себя принужденнымъ рисковать репутацiею, пріобрѣтенною, быть можетъ, большими трудами, въ продолженiе многолѣтней службы, и долженъ проводить безъ сна въ морѣ ночи, бывать невольнымъ вынужденнымъ свидѣтелемъ, какъ почти все у него на-суднѣ дѣлается не по морскому; досадовать на безпечность и равнодушiе подобныхъ молодыхъ офицеровъ, и наконецъ имѣть въ виду перспективу до гроба исполнять обязанность учителя, неблагодарныхъ, самонадѣянныхъ учениковъ, съ ложнымъ самолюбiемъ. Гдѣ же настоящая причина такого тяжкаго наказанiя? Очень просто,—въ томъ, что офицеры, въ гардемаринскомъ званiи, не были приготовлены надлежащимъ образомъ для моря.

Настанетъ часъ, когда такой гардемаринъ пожалѣетъ о прошедшемъ, но уже будетъ поздно. Наступитъ также и то время когда офицеры, на которыхъ, во время о́но, на кораблѣ ни лежало ни какой отвѣтственности, и которые, поэтому, тратили свое время на пустые толки съ гардемаринами, будутъ произведены, поступятъ въ командиры и, можетъ быть, награждены будутъ собственными своими произведенiями, т. е. получатъ въ старшiе офицеры друзей своихъ, бывшихъ гардемаринъ, не узнавшихъ и морской азбуки. Въ такомъ положенiи, если не прежде, они навѣрно постигнутъ всю истину этихъ наставленiй и замѣчанiй, выраженныхъ съ желанiемъ видѣть гардемаринъ и моло-

дыхъ офицеровъ въ благородномъ видѣ, требуемомъ службою.

10) Учить гардемаринъ морской азбукѣ, т. е. крѣпить, травить, и укладывать снасти разнаго рода такимъ образомъ, какъ это на всякомъ порядочномъ военномъ суднѣ слѣдуетъ дѣлать и водится. Растолковывать имъ, что этотъ предметъ, хотя не составляетъ отдѣльной науки, но не есть мелочь или прихоть, зависящая отъ вкуса вахтеннаго начальника, но что отъ должнаго обращенія со снастями зависитъ, быть можетъ, въ темную ночь, участь рангоута и команды, или даже самаго корабля. Выказать имъ смѣшную сторону укладки снастей, въ такъ называемыя французскія и англійскія бухты, при которой отнимается возможность мгновеннаго употребленія бѣгучаго такелажа, когда это необходимо.

11) Внушить имъ, какъ непріятно смотрѣть на отвратительный видъ пушечныхъ станковъ, платформъ, бортовъ, планшеровъ, гребныхъ судовъ съ ихъ парусами и веслами, въ дурно вымытомъ состояніи, съ обросшимъ зеленымъ дномъ и. т. п., и растолковать имъ, что гораздо тяжелѣе для команды и офицеровъ производить мытье кое-какъ, для того только, чтобы поскорѣе кончить.

12) Растолковать имъ въ подробности практическую часть артиллеріи: полетъ всякаго рода снарядовъ изъ всѣхъ, имѣющихся у него на кораблѣ различнаго калибра орудій, и причины, отчего иногда употребляютъ разные снаряды и заряды у одной и той же пушки.

13) Мало занимать ихъ одною теоріею; на это достаточно и зимы, лѣто же должно быть употреблено для практики.

14) Пріучать ихъ разсматривать съ вѣрностію пред-

меты въ зрительную трубу, требуя отъ нихъ отчета въ томъ что они увидѣли, и въ этомъ строго ихъ повѣрять; иначе, будучи произведены въ офицеры, и не имѣвъ до того случая пріучить глазъ, они будутъ въ морѣ принимать линейный корабль за маякъ, маякъ за судно, лайбу за корабль, звѣзду за маячный огонь, правый галсъ за лѣвый и. т. п... Все это, во время моей службы, случалось мнѣ неоднократно видѣть на опытѣ.

15) Познакомить ихъ вполнѣ съ тѣмъ судномъ, на которомъ они служатъ, употребляя для этого пока объясненія на мои вопросы, предложенные гг командирамъ. Само собою разумѣется, что гг. офицеры, которымъ гардемарины довѣрены, должны къ этимъ вопросамъ прибавить многое, чтобы гардемаринъ могъ совершенно узнать свой пароходъ, корабль, или винтовое судно.

16) Учить ихъ поменьше толковать о пустякахъ и запретить имъ, отданное яснымъ голосомъ, единожды, приказаніе повторять понапрасну, такъ какъ этимъ только нарушается порядокъ. Внушить имъ-какъ смѣшно слушать, напримѣръ, когда унтеръ-офицеръ, а можетъ быть и офицеръ скажетъ матросу: «подай сюда кончикъ отъ такого то лопаря!» и подумаешь, разумѣется, что кончикъ будетъ мгновенно поданъ, но выйдетъ иначе, и приказаніе повторяется несчетное число разъ, съ различными прибавленіями, до самой подачи конца. Ясно, что такая метода отдавать приказанія ни съ чѣмъ несообразна.

17) Растолковать имъ, что при отдаваніи приказаній, при разговорѣ съ офицеромъ, при объясненіи чего либо, и вообще, во время производства работъ, не слѣдуетъ махать руками. Подобнаго рода декламаціи, въ особенности, ежели наблюдать за нею съ посто-

роняго, корабля, морскому глазу кажется всегда смѣшною.

18). Приказать имъ, когда они находятся на верху, никогда не оставаться въ неподвижномъ положеніи, имѣя руки въ карманахъ; не облокачиваться на планширъ, и не садиться по борту, на сѣтки, станьи и проч. Всѣ эти привычки склоняютъ мальчика къ лѣности, и на военныхъ судахъ не должны быть терпимы.

О заведеніи карманныхъ книжекъ.

7 Іюня.

Прошу Г.г. командировъ:

1) Приказать всѣмъ гг. молодымъ офицерамъ и гардемаринамъ завести себѣ карманныя книжки, въ которыя бы они вносили, безъ исключенія, всѣ росписанія того судна, на которомъ они служатъ, выставляя одно только число нижнихъ чиновъ для каждой работы, безъ именъ, кромѣ находящихся, въ принадлежащихъ собственно имъ партіяхъ. Безъ подобныхъ мѣръ, молодымъ офицерамъ и гардемаринамъ, невозможно усовершенствоваться въ морскомъ дѣлѣ, или приготовиться вступить современемъ въ должность старшаго офицера.

2) Предупредить, что при посѣщеніи моемъ, я буду спрашивать у нихъ отчетъ о росписаніяхъ нижнихъ чиновъ по всѣмъ работамъ; тогда, изъ отвѣтовъ, легко мнѣ будетъ сдѣлать заключенія объ ихъ способностяхъ, охотѣ и стараніяхъ изучать практическую часть морской службы, на что, по нашему непродолжительному, вообще, въ Балтикѣ плаванію, не должно терять и малѣйшее время.

Такія книжки употребляются уже 14 лѣтъ на флаг-

манскомъ фрегатѣ Камчатка и могутъ, по моему мнѣнію, служить руководствомъ.

Объ упражненіи гардемаринъ въ лазаніи по вантамъ.

20 Іюня

Замѣчая, что гардемарины почти никогда, или весьма рѣдко лазаютъ по вантамъ для своего удовольствія и, считая подобныя упражненія чрезвычайно полезными, я прошу гг. командировъ, дозволять имъ, во всякое время, сколько пожелаютъ, упражняться этою гимнастикою.

23 Іюня.

Приказъ мой о дозволеніи гардемаринамъ лазить по вантамъ сколько имъ угодно, полагаю, не былъ имъ объявленъ, потому что до этихъ поръ я не видѣлъ гардемаринъ выше сѣтокъ или кожуховыхъ мостовъ; теперь же прошу гг. командировъ, поступать слѣдующимъ образомъ: строго наблюдать, чтобы ежедневно, взамѣнъ времени, проводимаго въ пустыхъ разговорахъ, гардемарины держались выше сѣтокъ, смотря по силамъ, не принуждая ихъ лазить выше чѣмъ сколько каждый чувствуетъ себя увѣреннымъ; увѣренность эту, безъ большаго навыка, пріобрѣсти невозможно; и для того, чтобы, будучи офицеромъ, судить о положеніи матроса во время крѣпкаго вѣтра и сильной качки, на нокѣ какого либо рея, и отдавать ему толковыя приказанія, — необходимо самому испытать это положеніе; офицеру же, никогда неиспытавшему этого, трудно требовать отъ нижнихъ чиновъ должнаго исполненія своихъ приказаній.

О времени отдыха гардемаринъ.

23 Іюня.

Прошу распорядиться, чтобы время отдыха гардемаринъ было иначе распредѣлено, нежели какъ это водилось понынѣ: сонъ, который начинается около полуночи и продолжается до 8-ми часовъ слѣдующаго утра, — юношамъ вовсе не можетъ быть полезенъ; почему предписываю, чтобы подвахтенные гардемарины ложились спать ровно въ 9 часовъ вечера, и въ 6-ть часовъ утра были уже умыты и одѣты; слѣдовательно, стоящимъ на вахтѣ съ 5-го до 9-го часа утра, нѣтъ никакой надобности въ дневномъ отдыхѣ.

Объ изученіи механизмовъ.

28 Мая.

Чтобы доставить гардемаринамъ самый удобный и легкій способъ ознакомиться съ паровыми машинами, прошу гг. командировъ паровыхъ судовъ, выдать имъ, или офицеру, при нихъ находящемуся, опись паровыхъ котловъ и всѣхъ частей механизма, дабы они, просматривая ее, могли на мѣстѣ видѣть малѣйшія части машины, и тѣмъ самымъ узнать ихъ въ подробности; при этомъ присовокупляю, что недѣли черезъ три, я намѣренъ экзаменовать гардемаринъ во всѣхъ, по этой части, пріобрѣтенныхъ ими познаніяхъ.

Объ аттестатахъ гардемаринъ.

13 Іюля.

Прошу гг. командировъ, доставить подробные списки гардемариновъ, отмѣтивъ въ нихъ, противу именъ

каждаго, объ ихъ поведеніи, склонностяхъ, способностяхъ, стараніи, исправности и познаніяхъ въ разныхъ предметахъ, поясняя о каждомъ гардемаринѣ особо.

Вопросы командирамъ.

3 Мая.

Прошу гг. командировъ отвѣтить на слѣдующіе вопросы, съ объясненіями гдѣ нужно:

1) Какими орудіями вооружены ввѣренныя имъ суда, и гдѣ онѣ поставлены?

2) Какого рода станки подъ каждымъ орудіемъ, изъ какого дерева, съ котораго года поставлены на судно, и гдѣ были сдѣланы?

3) Когда судно было послѣдній разъ въ докѣ, и для чего?

4) Когда оконопачено снаружи?

5) На сколько дней судно беретъ воды и провизіи, по числу нынѣшняго положенія команды?

6) Сколько времени употреблялось въ прошедшемъ году для спуска дессантныхъ ботовъ, вооруженіе ихъ орудіями, и снабженіе дессантомъ?

7) Во сколько времени могло судно, въ прошедшей кампаніи, въ ночное время по пробитіи тревоги, быть готово къ бою?

8) Сколько нужно рулевыхъ у штурвала, при свѣжемъ, противномъ вѣтрѣ?

9) Какого рода юферсы у нижнихъ вантъ?

10) Показать размѣренія судна?

11) При какомъ ходѣ прекращается дѣйствіе руля противъ вѣтра?

12) Имѣются ли на суднѣ водоналивные мѣшки и сколько?

13) Много ли искръ выходитъ изъ трубы?

14) Показать діаметръ паровыхъ цилиндровъ, размахъ поршней, діаметръ винта или колесъ, углубленіе колесъ въ водѣ въ полномъ грузу, давленіе паровъ въ котлахъ; время, потребное для поднятія пара изъ холодной воды, и время, нужное, дабы при ровномъ вѣтрѣ, разобщить винтъ или колеса?

15) Количество угля, содержащееся въ угольныхъ ящикахъ въ полномъ грузу?

16) На сколько сутокъ помѣщается каменный уголь и сколько его употребляется въ часъ на лошадиную силу?

17) Число котловъ и конструкцію ихъ?

18) Съ котораго времени служатъ котлы, и въ какомъ находятся они нынѣ состояніи; гдѣ построены?

19) Сколько имѣется гребныхъ судовъ?

20) Показать величину гребныхъ судовъ, сколько могутъ они поднимать вооруженнаго дессанта; качества этихъ судовъ, состояніе ихъ; какими орудіями они были вооружены въ прошедшемъ году?

21) Какимъ образомъ передается сигналъ въ машину?

22) Когда былъ руль осмотрѣнъ, или поднятъ для осмотра?

23) Имѣлись ли какія либо поврежденія въ рулѣ, когда и отъ какихъ причинъ?

24) Какія паруса имѣются въ запасѣ?

25) Съ котораго времени служитъ нижній стоячій такелажъ?

26) По какимъ работамъ, или для какихъ случаевъ росписана нынѣ команда?

27) Съ котораго года служитъ на суднѣ старшій по командирѣ офицеръ?

28) Старшій офицеръ по механической части, давно ли служитъ на фрегатѣ?

29) Когда продѣтъ штуръ-тросъ?

30) Имѣется ли въ запасѣ кожанный штуръ-тросъ?

31) Имѣется ли въ запасѣ румпель, и какого устройства?

32) Когда повѣрена была въ послѣдній разъ девіація?

33) Сухи, или сыры крюйтъ-камеры и бомбовые погреба?

34) Есть ли на суднѣ крысы?

35) Въ какомъ состояніи камбузъ?

36) Сколько якорей; вѣсъ каждаго; длина цѣпей и ихъ толщина?

37) Съ котораго года служатъ становыя цѣпи?

38) Сколько имѣется хронометровъ и секстановъ?

39) Число кабельтовыхъ и перленей; также размѣренія оныхъ.

40) Въ какомъ состояніи ружья и пистолеты?

41) Показать подробное боевое росписаніе?

42, Показать главные матеріалы, запасы и инструменты по хирургической части, для помощи и пользованія раненыхъ?

43) Показать приближенно теплую одежду, число мундировъ и бѣлья, которыми снабжена нынѣ команда отъ экипажа?

44) Какъ велико наибольшее число оборотовъ колесъ, или винта?

45) Какъ великъ наибольшій ходъ въ полномъ грузу, при умѣренномъ вѣтрѣ и волненіи?

46) Какія поврежденія оказались въ механизмѣ при пробѣ машинъ?

47, Много ли ведеръ воды можно доставить на корабль за одинъ разъ, принимая для сего въ расчетъ посуду и качества гребныхъ судовъ?

48) Какого рода баласть употребляется на гребныхъ судахъ?

49) Какого рода спасительные буйки, и сколько имѣется ихъ?

50) Когда поставлена дымовая труба?

51) Большая ли разница въ тягѣ въ котлахъ, при противномъ и попутномъ вѣтрахъ?

52) Идя подъ парами румбовъ 6 или 7 противу крѣпкаго вѣтра и волненія, можно ли, по качествамъ судна форсировать зарифленными парусами?

53) Есть ли средства, при большомъ волненіи, надежно крѣпить орудія?

54) Бьетъ ли волненіе сквозь пушечные порты, и что предпринимается, при такихъ обстоятельствахъ, для сохраненія команды отъ сырости?

55) Надежно ли закрѣплены паровые котлы и камбузъ, въ случаѣ жестокой качки?

56) Какой уголь употребляется для топки, и если различный, то съ какими результатами?

57) Какъ раздѣлены кочегары на вахты?

58) Впускается ли вода въ трюмъ для освѣженія судна, или течетъ корабль достаточно, чтобы не прибѣгать къ этому средству?

59) Какъ сидятъ корабль кормою и носомъ въ полномъ грузу; также показать измѣненіе дифферента отъ разныхъ причинъ?

60) Много ли дровъ и угля полагается для машины въ извѣстное время?

О распредѣленіи времени занятій.

4 Мая.

Объявляю, по ввѣренной мнѣ эскадрѣ, распредѣленіе времени занятій и отдыха команды:

Время обѣда 12 часовъ, время ужина 6 часовъ.

Понедѣльникъ. Къ 8 часамъ утра вымыть бѣлье и койки

Съ 9 до 11 часовъ утра артиллерійское ученье.

Съ 3 до 5 часовъ по полудни ученье абордажнымъ и пожарнымъ партіямъ.

Вторникъ. Съ 9 до 11 часовъ утра ученье парусами.

Съ 3 до 5 часовъ по полудни стрѣльба въ цѣль изъ ручнаго оружія и приготовленіе къ дессанту

Среда. Съ 9 до 11 часовъ утра общая тревога.

Послѣ полдня упражненіе на гребныхъ судахъ

Четвергъ. Къ 8 часамъ утра вымыть бѣлье, брезенты и шлюпочные паруса.

Съ 9 до 11 часовъ утра ученье по орудіямъ и ганшпужное.

По полудни крюйтъ-камерное ученье, чистка ружей, абордажнаго оружія и ученье рекрутъ греблѣ.

Пятница Съ 9-ти часовъ утра ученье парусами.

Съ 3-хъ часовъ по полудни общая тревога

Суббота. По возможности увольненіе команды въ баню, провѣтриваніе командиаго богажа, исправленіе платья и обуви.

Отдыхъ ежедневно до $^1/_2$ 3 го часа по-полудни.

Всѣ ученья начинаются и кончаются по сигналу съ флагманскаго фрегата; а равно и увольненіе команды въ баню.

О гребныхъ судахъ.

8 Мая

Гг. командирамъ предписываю слѣдующее:

1) Приказать офицеру, гардемарину, или кондукто-

ру, пока онъ проѣзжаетъ мимо флагманскаго судна, непремѣнно оборачиваться къ нему лицемъ, показывая этимъ обыкновенное, должное вниманіе, такъ какъ въ это время, можетъ быть отдано ему будетъ какое нибудь приказаніе.

2) Отправивъ гребное судно куда бы то ни было, строго приказать: у веселъ не дремать, въ особенности, проѣзжая мимо флагманскаго судна.

3) Людей по борту не имѣть, а когда они не помѣщаются по банкамъ, то лучше ихъ сажать на дно. Въ кормѣ, по бортамъ, также никому не сидѣть.

4) Зипунъ у рулеваго иногда вяжу висящій за бортомъ, даже до воды, чего на гребномъ суднѣ отнюдь не слѣдуетъ допускать.

5) Во время переноса, подъема, или спуска парусовъ, отнюдь никому не становиться на банки и вообще вставать только тѣмъ, которые необходимы, для производства работы.

6) Когда подняты гребныя суда, надо всегда отмывать подводную часть ихъ отъ слизи; и когда нѣтъ потребности въ судахъ, какъ можно чаще, если не поднимать, то отдѣлять отъ воды, для сбереженія и сохраненія ихъ легкости, какъ и для того, чтобы въ мокрую и ненастную погоду напрасно не держать въ нихъ часовыхъ.

7) Когда шлюпка проѣзжаетъ флагманскій фрегатъ, строго запретить на ней всякій, громкій разговоръ.

8) Передъ подъемомъ какого либо паруса осмотрѣть, чтобы талп отъ шкотовъ были безъ переверта и чтобы лопарь, въ сухомъ, или мокромъ состояніи, проходилъ бы въ шкивахъ совершенно свободно. Безъ этихъ предосторожностей, при шквалахъ, могутъ случаться несчастія.

9) Подъ парусами, отнюдь подъ вѣтромъ, на банкахъ не сидѣть.

10) Подъ парусами на шлюпкѣ, снабженной длиннымъ румпелемъ, всегда править имъ; изъ чего ясно, что управляющій рулемъ, долженъ сидѣть не на гакабортѣ, а на банкѣ, и всегда на нѣтрѣ. Когда же употребляется длинный румпель, за заспинной доской никому не быть, такъ какъ весьма непріятно видѣть, на гребномъ суднѣ, кого либо высокосидящимъ.

11) Объяснить, что, при бейдевиндъ, слѣдуетъ всегда наблюдать за дифферентомъ; для этого не нужно, ни инструментовъ, ни марокъ, достаточно глаза; иначе вѣчно будемъ видѣть гребцовъ, сидящихъ на своихъ банкахъ, тогда какъ шлюпка, подъ форсированными парусами, при противу крутаго волненія, сильно зарывается носомъ и какъ будто, сама проситъ облегченія этой части, на что однако, весьма часто, не обращаютъ вниманія.

Здѣсь приведенъ только одинъ случай, при бейдевиндѣ; но надлежащій дифферентъ долженъ быть соблюдаемъ при всѣхъ обстоятельствахъ, какъ подъ парусами, такъ и подъ веслами.

12) Внушить также командиру шлюпки, что брать рифы во время необходимо, ибо ничего не можетъ быть смѣшнѣе, какъ видѣть гребное судно на боку, форсирующее парусами, какъ кажется управляющему, весьма смѣло, между тѣмъ какъ опытному глазу тотчасъ понятно, что это происходитъ не отъ смѣлости, а болѣе отъ незнанья, такъ какъ, продержавъ долельзя большіе паруса, другому покажется страшно приниматься брать рифы и, въ надеждѣ доѣхать безъ нихъ, онъ не подумаетъ о томъ, что гребное судно отъ этой излишней парусности нисколько не пойдетъ лучше. Отъ подобнаго управленія можно потерять не только рангоутъ, но даже и всю шлюпку съ экипажемъ.

13) При свѣжемъ вѣтрѣ не уважать просьбъ о при-

бавленіи баласта: всѣ суда должны носить такой, какой опредѣленъ имъ единожды навсегда, а паруса слѣдуетъ соразмѣрять по силѣ вѣтра.

14) Поставивъ рангоутъ съ намѣреніемъ поднимать паруса при свѣжемъ вѣтрѣ, должно сперва очистить шлюпку отъ всякаго, на срединѣ, хламу, т е. пристропить весла къ борту, убрать вовсе изъ виду, (но не въ носъ), громоздкій, тяжелый, ростерный брезентъ и, посадивъ лишнихъ гребцовъ на дно, поднять паруса; если же имѣется топсель, то его также прихватить къ навѣтренному борту, и посадить гребцовъ на дно спинами къ вѣтру, вплотную къ прихваченнымъ весламъ И ясно, что, чѣмъ шире такимъ образомъ очищенное посрединѣ катера пространство, тѣмъ безопаснѣе будетъ положеніе его, ибо гребцамъ можно скоро и ловко пересаживаться, склонись спинами къ вѣтру, и при скорой уборкѣ парусовъ все просторно и чисто.

На маленькихъ судахъ нужно быть весьма осторожнымъ, спускаясь при свѣжемъ вѣтрѣ по крутому волненію; при такихъ случаяхъ носить малые паруса и сторожить, чтобы главный парусъ не перебросило, когда къ этому не приготовились. Когда же при свѣжемъ вѣтрѣ придется этотъ парусъ переносить, то вѣрнѣе всего брать его на гитовы, и потомъ уже, перемѣнивъ курсъ и перенося шкотъ, поставить его.

Большія несчастія происходили и будутъ происходить отъ дурно основанныхъ шкотовъ, что весьма понятно, ибо, при дурно основанномъ шкотѣ, при свѣжемъ вѣтрѣ, необходимость заставляетъ бросаться подъ вѣтеръ на помощь, для вытягиванія ихъ; и если шлюпка маленькая, да притомъ еще валка, она можетъ черпнуть бортомъ; а если же опасаются послѣдняго, ясно, что шкотовъ до мѣста натянуть невозмож-

но. Для безопасности, шкоты слѣдуетъ основывать такимъ образомъ, чтобы, для тяги одного, при всѣхъ возможныхъ обстоятельствахъ, на катерахъ никогда не требовалось болѣе двухъ, а на вельботахъ и яликахъ болѣе одного человѣка. Изъ опытовъ я нашелъ шкоты на катерахъ, вельботахъ и яликахъ пароходо-фрегата Рюрикъ весьма удобными. Они основаны слѣдующимъ образомъ: коренной конецъ закрѣпленъ за коушъ перваго рифа; на бортѣ имѣется двухшкивный, а въ шкотовомъ углу одношкивный блокъ, въ шкивахъ, у которыхъ, на случай мокраго лопаря, сдѣланъ достаточный просторъ; парусъ, вооруженный такимъ шкотомъ, стоять будетъ гораздо лучше, и шкотовый уголъ его не приметъ уже остраго вида, столь непріятнаго для морскаго глаза.

29 Мая.

Прошу гг. командировъ.

1) Стараться всегда или, по крайней мѣрѣ въ тихую погоду, чтобы часовые на гребныхъ судахъ завтракали, обѣдали и ужинали въ одно время со всею командою, иначе этимъ часовымъ, постоянно назначаемымъ изъ гребцовъ, едва ли достанется, въ теченіе всей кампаніи, стоя на якорѣ, какъ слѣдуетъ пообѣдать, или поужинать Что же касается до исполненія этого правила во время свѣжаго вѣтра, или дождя, то это всегда возможно, взявъ для этого нѣкоторыя небольшія предосторожности, о которыхъ не стоитъ и распространяться:

2) Приказать, чтобы на гребныхъ судахъ, стоящихъ на бакштовѣ, у борта корабля, или у пристани, нижніе чины отнюдь не занимались бы мытьемъ или просушиваніемъ бѣлья на отпорныхъ крюкахъ, вес-

лахъ, или на самомъ бортѣ; а также, чтобы въ это время не перемѣняли бѣлья, или одежды.

3) Не дозволять гребцамъ спускаться въ гребное судно порознь, но просвиставъ на шлюпку, всѣхъ собрать у трапа или выстрѣла, откуда идти всѣмъ заразъ; также приказать, чтобы зипуны, или другая теплая одежда не бросалась сверху въ гребное судно, а чтобы гребцы, спускаясь, несли ее подъ мышкою.

На всѣхъ гребныхъ судахъ, желательно было бы видѣть кормовые флаги меньшихъ размѣровъ противъ нынѣ употребляемыхъ. Само собою разумѣется, что размѣры ихъ, для разныхъ судовъ, опредѣлить трудно; но неловко видѣть гребное судно, идущее на греблѣ, при попутномъ вѣтрѣ, съ кормовымъ флагомъ, покрывающимъ рулеваго и даже сидящихъ въ кормѣ, или висящимъ ниже половины паруса.

30 Мая.

Вчера, въ $8^1/_2$ часовъ по полудни, подъ кормою фрегата Камчатка проходилъ яликъ, при совершенно тихомъ вѣтрѣ, подъ шпринтовымъ фокомъ и стакселемъ, съ двумя большими въ первомъ изъ нихъ заплатками. Въ яликѣ находилось 10 человѣкъ, съ офицеромъ и гардемариномъ; при этомъ я замѣтилъ слѣдующее: яликъ нагруженъ былъ, съ дифферентомъ на носъ на цѣлый футъ. Онъ шелъ повидимому съ грузомъ, слѣдовательно былъ посланъ съ какимъ нибудь порученіемъ по службѣ, которое и слѣдовало ему выполнить по возможности скорѣе; но не смотря на совершенное безвѣтріе, яликъ все-таки, безъ помощи веселъ, продолжалъ спокойно путь свой и скрылся наконецъ изъ моихъ глазъ между судами, употребивъ для этого на разстояніи 50 саженъ, добрыхъ $^3/_4$ часа времени.

9 Августа

При нѣсколько свѣжемъ вѣтрѣ и толчеѣ, замѣчено мною, что на мелкихъ гребныхъ судахъ, т. е вельботахъ, гичкахъ, плпкахъ, какъ и на вельботахъ винтовыхъ лодокъ, изъ уключинъ часто выбиваются, или выскакиваютъ весла, и тѣмъ значительно замедляется выполненіе порученій. Также замѣтилъ, что во время штиля, какъ и свѣжаго вѣтра, употребляется на всѣхъ этихъ судахъ, на гребль, одно и тоже количество баласта, что совершенно противно всѣмъ правиламъ; и грустно смотрѣть, какъ отъ этихъ двухъ упущеній, теряются въ гребныхъ судахъ добрыя качества выгребать противъ волненія И мнѣ даже кажется, что это дѣлается нарочно, чтобы доказать, что суда эти очень посредственны.

Для отстраненія перваго неудобства, совѣтую принять прпспособленіе къ уключинамъ, введенное на гичкѣ и вельботѣ парохода–фрегата Камчатка, или на вельботахъ парохода Рюрикъ.

Во время же свѣжаго вѣтра, подъ веслами, слѣдуетъ нѣсколько увеличивать количество баласта, противъ употребляемаго въ тихое время.

Еще замѣтилъ, что укладка баласта кажется вещью постороннею, такъ какъ его кладутъ кое-какъ: вчера напримѣръ, баркасъ съ корабля О . . ., пришедшій къ борту флагманскаго фрегата Камчатка, сидѣлъ совершенно на пятѣ, тогда какъ суда эти, построенныя по моимъ чертежамъ, не требуютъ болѣе двухъ дюймовъ дифферента.

Нѣкоторыя гребныя суда не снабжаются запасными уключинами, ни веслами, на что́ слѣдуетъ обратить особенное вниманіе.

24 Мая.

На случай могущаго быть дѣйствія гребными судами противъ непріятеля, прошу гг. командирамъ принять къ исполненію слѣдующее:

Когда, по сигналу, потребованы будутъ шлюпки съ вооруженными людьми, то послѣдніе должны быть преимущественно изъ стрѣлковыхъ партій съ ружьями и тесаками. Одна половина гребцовъ должна имѣть ружья, а другая мушкетоны; по недостатку же мушкетоновъ, можно ихъ замѣнить ружьями. Сверхъ этого всѣ гребцы должны быть снабжены интрепелями, прислуга же у орудій тесаками, и отъ 2 до 6 человѣкъ штуцерами, смотря по величинѣ гребнаго судна и по количеству имѣемыхъ штуцеровъ.

Каждое гребное судно должно быть подъ начальствомъ офицера, а за недостаткомъ ихъ малыми катерами могутъ командовать гардемарины. На каждой шлюпкѣ имѣть кормовой флагъ.

27 Мая.

Прошу гг. командировъ доставить мнѣ свѣдѣніе о снабженіи гребныхъ судовъ, когда они вооружаются для боя, сообразуясь съ прилагаемою при этомъ формою.

ФОРМА ВѢДОМОСТИ.

О СНАБЖЕНІИ ГРЕБНЫХЪ СУДОВЪ 000 ПУШ. КОРАБЛЯ NN ВЪ ТО ВРЕМЯ, КОГДА ГРЕБНЫЯ СУДА ВООРУЖАЮТСЯ ДЛЯ БОЯ

СОСТАВЪ ГРЕБНЫХЪ СУДОВЪ	Кожуховыя баты	Барказъ 20 весельн.	Адмиральскій катеръ 14 весельный	Рабочій катеръ 14 весельный	Ялъ катеръ 12 весельный № 1	Ялъ катеръ 12 весельный № 2.	Итого.
При управленіи гребными судами.							
Оберъ-офицеровъ			00	00	00	00	00
Гардемаринъ			—		—	—	—
Унтеръ-офицеровъ			—	—	—	—	—
Матросовъ гребцовъ			—	—	—	—	—
Артиллеристовъ, приставленныхъ къ орудіямъ.							
Кондукторовъ							
Комендоровъ							
Матросовъ							
Для перевязки ранен. фельдшеровъ							
Для задѣлыванія пробоинъ.							
Плотниковъ или матросовъ въ качествѣ плотниковъ. Конопатчиковъ или матросъ. (Сверхъ гребцовъ назначенныхъ показать здѣсь, а ежели изъ гребцовъ, то пояснить.)							
Итого							
Сколько возможно помѣстить вооруженнаго десанта	00	00	00	00	00	00	00
Гребныя суда вооружены							
24 фунтовыми корронадами							
12 — —							
8 — —							
Абордажное оружіе: ружей							
штуцеровъ							

Абордажное оружіе, мушкетоновъ							
— — пистолетовъ							
— — ятагановъ							
— — тесаковъ							
Роговъ							
Фитилей							
Запасныхъ молотковъ							
Ядеръ							
Конопли							
Пыжей							
Ящикъ съ медицинскими припасами							
Топоровъ							
Долотъ							
Пробокъ							
Коловоротокъ							
Мушкателей							
Конопатокъ							
Запасныхъ веселъ							
Котловъ							
Дрекъ							
Тросъ для дрека въ саженяхъ							
Анкероковъ съ пресною водою							
Зарядовъ.							
Картузовъ							
Патроновъ ружейныхъ							
— штуцерныхъ							
— мушкетонныхъ							
— пистолетныхъ							
Снарядовъ.							
Ядеръ							
Дранталовъ							
Картечи							
Провіантомъ снабженъ такимъ по штатному положенію на столько то дней							

14 Іюля.

Этого числа по сигналу, были требованы вооруженныя артиллеріею гребныя суда, съ двумя гребцами у каждаго весла. Когда они пришли къ борту флагманскаго фрегата, замѣчено мною, что на многихъ изъ этихъ судовъ не выполнялось предписанное, или не такъ, какъ бы слѣдовало; вслѣдствіе чего прошу гг. командировъ, на будущее время принять за правило, когда требуются гребныя суда съ усиленною греблею, т. е. съ двумя гребцами у каждаго весла, то сажать ихъ другъ къ другу лицомъ: одинъ изъ нихъ, управляя весломъ, будетъ грести, а другой табанить; и впродолженіи всей гребли оба должны дѣйствовать постоянно и равносильно.

Надѣюсь, что на будущее время гг старшіе офицеры, отправляя отъ борта гребныя суда, позаботятся подробно осмотрѣть ихъ и обратятъ также вниманіе на дифферентъ, сдѣлавъ кромѣ того, каждому изъ командующихъ ими, подробныя и ясныя наставленія, послѣ этого только можно надѣяться, что гребныя суда будутъ являться къ флагманскому кораблю въ надлежащемъ морскомъ видѣ.

15 Августа.

Прошу гг. командировъ, во время свѣжихъ вѣтровъ, если то возможно, преимущественно употреблять на гребныхъ своихъ судахъ, взамѣнъ чугуннаго баласта, анкерки съ водою, пока не заведутся во флотѣ, хотя для одного этого важнаго предмета, водяные мѣшки. При употребленіи анкерковъ слѣдуетъ однако имѣть большую осторожность, чтобы они во время шкваловъ не могли переваливаться подъ вѣтеръ.

Замѣтивъ, что гребныя суда, при отправленіи къ какому нибудь судну, стоящему подъ вѣтромъ, и получивъ приказаніе возвратиться подъ веслами, часто имѣютъ слишкомъ живыя движенія, поднимаясь на волненіи, что мѣшаетъ грести и подвигаться впередъ,— и такъ какъ это по большой части происходитъ оттого, что въ шлюпкахъ легкой постройки, для гребли противу волненія, недостаточное количество баласта расположено слишкомъ далеко въ кормѣ вмѣсто того, чтобы его весь размѣщать около миделъ-шпангоута, то я прошу гг командировъ, при отправленіи во время крѣпкаго вѣтра гребныхъ судовъ подъ веслами, приказать гг. старшимъ офицерамъ повнимательнѣе заняться этимъ предметомъ.

Во время лавировки, при свѣжемъ противномъ вѣтрѣ, на гребныхъ судахъ, посылаемыхъ отъ своихъ кораблей по службѣ къ W–ту, какъ напримѣръ, съ восточнаго рейда къ Петербургской пристани, нужно брать въ расчетъ, чтобы не пролежать правымъ галсомъ слишкомъ далеко къ югу; этимъ теряется только время, такъ какъ тамъ всегда вѣтеръ дуетъ съ порывами, и теченіе бываетъ сильнѣе,—словомъ сказать, кто такимъ образомъ распоряжается, у того нѣтъ никакого соображенія, потому что это все равно, что если бы кто нибудь, желая изъ Нью-Іорка дойти до Гавра, сталъ бы держать прямымъ курсомъ.

Еще бываютъ маневры на гребныхъ судахъ, при свѣжемъ вѣтрѣ, которые меня удивляютъ, въ особенности ежели суда эти управляются офицерами.

Приведу фактъ: катеръ отвалилъ отъ борта съ намѣреніемъ выгресть противу свѣжаго вѣтра и волненія къ своему кораблю.

Начальникъ катера отвалилъ, нисколько не подумавъ о состояніи своихъ закрѣпленныхъ парусовъ

т. е , о томъ, достаточно ли они зарифлены, или нѣтъ; чрезъ 10 минутъ времени онъ находитъ, что грести не стоитъ, ибо до своего корабля ему не выгрести и, не принявъ въ расчетъ, что катеръ его не имѣетъ ходу, можетъ быть вопервыхъ, по причинѣ недостаточнаго количества баласта, а во вторыхъ, отъ дурной гребли, рѣшается ставить паруса, убирая для этого весла вдругъ. Начинается работа, чтобы рифить паруса и ставить мачты на катерѣ, который пущенъ былъ, имъ на волю вѣтра и волненія, и поэтому, само собою разумѣется, легъ бокомъ къ крутому волненію, отчего, хотя наконецъ онъ изготовился начать борьбу съ вѣтромъ, но очутился уже отъ оставленнаго имъ корабля на цѣлую версту подъ вѣтромъ, и потому эту лишнюю версту, (уже его собственность), онъ долженъ выработать противъ вѣтра и волненія, истрачивая подобнымъ, не морскимъ пріемомъ, дорогое время, не ему, а службѣ принадлежащее Послѣ этого спрашиваю, на что же могутъ расчитывать командиры, посылая куда нибудь свои гребныя суда, при такомъ невскусномъ управленіи? Ясно, что рѣшительно ни на что; а отправляя при подобныхъ обстоятельствахъ свои шлюпки, они, такъ сказать, принуждены бываютъ предать ихъ волѣ одного Провидѣнія.

Поступивъ же слѣдующимъ простымъ образомъ, время напрасно не тратилось бы, и шлюпка возвратилась бы на свой корабль, по всему вѣроятію, въ должномъ порядкѣ. Возьмемъ примѣръ: отваливъ отъ борта и удостовѣрившись въ невозможности выгресть, приставай опять на бакштовъ къ кораблю, съ котораго отвалилъ, и вооружай тамъ катеръ свой въ покоѣ, одѣнь гребцовъ какъ слѣдуетъ, осмотрѣвшись, и получивъ по всему вѣроятію еще добрые совѣты съ гака-борта, можетъ быть отъ самаго командира, и имѣя намѣреніе

сняться на правый галсъ, подними и поставь какъ слѣдуетъ паруса, осмотри все, перенеси потомъ бакштовъ съ носу, съ правой стороны, вдоль по борту до кормы; отдавай затѣмъ его съ носу, выбирая въ тоже время съ кормы, и такимъ образомъ давай этимъ бакштовомъ настоящее направленіе катеру и ходъ впередъ—и все пойдетъ ладно.

Но положимъ, что катеръ въ продолженіе того времени, какъ управляющій имъ не могъ грести или лавировать, унесенъ уже далеко отъ всѣхъ судовъ,—тогда видя, что во-чтобы то ни стало, надобно же, наконецъ ему поставить паруса; въ такомъ случаѣ онъ долженъ поступать слѣдующимъ образомъ: положимъ, что нужно зарифиться; въ такомъ случаѣ слѣдуетъ убрать по два кормовыхъ весла съ каждой стороны, остальными же продолжать грести, чтобы удержать носъ катера противъ вѣтра. Четыре гребца эти зарифятъ бизань, и кливеръ; потомъ поставятъ бизань, вытягиваютъ ея шкотъ и крѣпятъ, и за этимъ садятся опять въ свои весла.

Послѣ этого слѣдуетъ стараться дать катеру сколько можно ходъ впередъ всѣми веслами вдругъ, дѣлая для этого не болѣе 10 ти размаховъ, и потомъ опабашить, оставляя четырехъ кормовыхъ гребцовъ при своихъ веслахъ, собственно для удержанія носа противъ вѣтра. Теперь ставится фокъ-мачта остальными гребцами, ванты вытягиваются, навѣтренными же веслами гребутъ еще раза четыре, дабы носъ увалить подъ вѣтеръ; кливеръ поднимается, и катеръ ложится спокойно въ бейдевиндъ, подъ этими двумя парусами. Послѣ этого уже можно зарифить фокъ какъ угодно, потомъ его поставить, посадить гребцовъ внизъ, надѣть на нихъ эпулеты, привести катеръ въ должный дифферентъ, держать полные паруса,—и все дѣло сдѣлано какъ слѣдуетъ. Поступать

же иначе — значитъ давать представленіе всѣмъ, на рейдѣ находящимся морскимъ лицамъ, да еще и самое жалкое; но не понявъ поразительныхъ ошибокъ въ описанныхъ маневрахъ, готовы свалить всю вину на совсѣмъ безвинное гребное судно.

Все вышеописанное основано на фактахъ, иначе о немъ нечего было бы и распространяться, — и какъ бурное время года теперь уже приближается, и подобные маневры я опасаюсь видѣть очень часто, то прошу гг. командировъ ввѣреннаго мнѣ отряда парусныхъ и паровыхъ судовъ, по болѣе заняться своими молодыми офицерами, давая имъ, касательно управленія во время свѣжихъ вѣтровъ гребными судами настоящія наставленія, и доказывая малоопытнымъ, что они дѣло мало понимаютъ; а потому имъ необходимо еще учиться для избѣжанія величайшихъ несчастій, какъ то, потери людей, шлюпокъ и казеннаго имущества; не говоря уже о досадѣ командира видѣть свое прекрасное гребное судно, стоящее ему не малыхъ заботъ, послѣ отсутствія, продолжавшагося не болѣе нѣсколькихъ часовъ, и въ добавокъ среди бѣлаго дня, видѣть, по возвращеніи своемъ, въ совершенно растрепанномъ видѣ, при невозможности получить удовлетворительный отвѣтъ о причинахъ всему этому, отъ подобнаго начальника.

О гребныхъ канонерскихъ лодкахъ.

22 Іюля.

Такъ какъ гг. молодымъ офицерамъ, находящимся на ввѣренномъ мнѣ отрядѣ, не предвидится возможности ознакомиться съ управленіемъ гребными канонерскими лодками, и какъ весьма неожиданно можетъ случиться необходимость въ подробномъ знаніи этого,

повидимому, простаго дѣла, то предписываю имъ прочесть, прилагаемое при этомъ, руководство, выданное мною по отряду гребной флотиліи.

1) Коренной конецъ кливеръ-фала, какъ и конецъ отъ другаго его конца, непремѣнно отнести назадъ къ обухамъ, нарочно для этого вбитымъ.

2) Идя въ свѣжій бакштагъ, отнести назадъ заднюю изъ навѣтренныхъ фокъ-вантъ, которыя для этого вооружены талями, а не юферсами съ талрепами.

3) Желая поворачивать оверъ-штагъ, руля вдругъ на бортъ не класть, и никогда передъ поворотомъ не держать паруса левентягъ, и также не слишкомъ полно; ибо въ первомъ случаѣ не будетъ достаточно ходу, чтобы поворотить, а въ послѣднемъ слѣдуетъ совершить уже слишкомъ большую циркуляцію, при чемъ всякое парусное судно теряетъ ходъ, необходимый для совершенія поворота.

4) Если лодка лежитъ въ настоящій бейдевиндъ, имѣя надлежащій ходъ, то, желая поворотить оверъ-штагъ, слѣдуетъ командовать: «по мѣстамъ, къ повороту оверъ-штагъ»; потомъ: «право, или лѣво на бортъ». При этомъ кладется руль тихонько подъ вѣтеръ, кливеръ-шкотъ съ подвѣтра отдается мгновенно и раздергивается; съ другой стороны онъ долженъ быть также вовсе раздернутъ При этомъ не нужно трогать ни бизань-шкота, ни фока-шкота. Когда лодка станетъ приходить къ вѣтру, нужно обождать, пока фокъ начнетъ заполаскивать, и для этого шкотъ его понемногу можно потравливать Когда же лодка пришла противъ вѣтра, фока шкотъ переносится на другую сторону и кливеръ-шкотъ тянется и держится на вѣтрѣ, чтобъ лодку уклонить подъ вѣтеръ. Фока-шкотъ же у другаго борта слѣдуетъ выдраивать въ доску и закрѣпить пока фокъ, на новомъ галсѣ, еще не наполнился.

Когда послѣ этого бизань самъ собою перешелъ, или перевалился на другой галсъ, то тогда но не какъ не раньше, должно отвести руль и натянуть кливеръ-шкотъ. Если поступать такимъ образомъ, то врядъ ли лодка когда либо откажется отъ поворота оверъ-штагъ.

5) Лавируя противъ волненія и желая поворотить оверъ-штагъ, надобно сторожить волненіе и выбрать моментъ, выгодный для поворота, или другими словами, надобно обождать, пока лодка будетъ находиться на наименьшемъ изъ валовъ, что всегда возможно не только въ закрытомъ морѣ, но даже и въ Атлантическомъ океанѣ, гдѣ стороженіе подобнаго вала есть непремѣнное условіе, дабы подъ 2-мъ, или 3-мъ рифами, на линейномъ кораблѣ, совершить, безъ большаго заднято хода, поворотъ оверъ-штагъ.

6) При свѣжемъ вѣтрѣ, идя въ бейдевиндъ и желая дотянуть до мѣста какой нибудь изъ шкотовъ, не ломая реевъ или чего либо другаго, надобно поставить людей на шкотъ и быть въ совершенной готовности живо его вытянуть по командѣ; потомъ привести лодку къ вѣтру, чтобы паруса немного заполоскали, и тогда уже, но никакъ не ранѣе, тянуть шкоты до мѣста. На рулѣ не ждать заполаскиванія парусовъ, а тотчасъ отвести опять, дабы ни на секунду времени лодка не потеряла своего хода.

7) Внимательно наблюдать, чтобы при поворотахъ оверъ-шагъ, фокъ никогда не наполнялся съ противной стороны, такъ какъ отъ подобной оплошности можно не поворотить. Возьму примѣръ: иду бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ; фока-шкотъ, разумѣется выдраенъ съ правой. Когда фокъ заполощетъ, я приготовлю нижній шкотовый его блокъ, для переноса на другой бортъ; но я долженъ его перенести такимъ образомъ и въ такое время, чтобы самый парусъ нисколько съ лѣвой сторо-

ны не наполнялся. Когда же лодка начинаетъ перекатываться, и вѣтеръ вошелъ уже на одинъ румбъ съ правой стороны съ носу,—тогда, но отнюдь не раньше, живо натянуть до мѣста фока-шкотъ, и непремѣнно закрѣпить его до того времени, пока онъ съ правой не успѣлъ еще наполниться, на что потребно 3 человѣка, тогда какъ, прозѣвавъ настоящій моментъ, не станетъ силъ и 20-ти, не говоря о ломкѣ самаго вооруженія, или о потерѣ необходимаго времени, чтобы лодкѣ взять хорошій ходъ.

8) При весьма свѣжемъ вѣтрѣ и порядочномъ волненіи, желая быть вполнѣ увѣреннымъ совершить поворотъ оверъ-штагъ, можно, при отдачѣ кливеръ-шкота, фока-шкотъ тихонько потравливать черезъ планку, дабы уменьшить напоръ вѣтра, который, при подобныхъ случаяхъ, (т. е. когда судно шибко бросается къ вѣтру), дѣйствуетъ сильнѣе на парусъ и, потравливая фока-шкотъ,—можно также и гикъ отъ бизани вынести на средину, но отнюдь не на другой бортъ, или на вѣтеръ.

9) Если же лодка, при большомъ волненіи, пришедши противъ вѣтра и волненія, не стала бы уваливаться подъ вѣтеръ, то въ подобныхъ случаяхъ надо крѣпко обстенить кливеръ, а командѣ велѣть вмигъ перейти къ кормовой части, отчего, будучи облегчена носомъ, она вѣроятно увалится подъ вѣтеръ. Въ ту же самую минуту, когда она начнетъ увариваться, команду опять посадить по своимъ мѣстамъ; иначе можетъ случиться, что лодка совсѣмъ упадетъ подъ вѣтеръ, и даже близко къ фордевинду.

10) Если, въ бейдевиндъ руль ходитъ много на вѣтрѣ, то это доказываетъ, что дифферентъ малъ Тогда пересадить команду, удаляя ее болѣе отъ носа, пока

руль не станетъ ходить какъ слѣдуетъ, т. е. всегда немного на вѣтрѣ.

11) Проходя, подъ парусами, напримѣръ, въ бакштагъ, мимо стоящихъ на якорѣ большихъ военныхъ судовъ, стараться это дѣлать по возможности всегда съ навѣтренной стороны, потому что, проходя подъ вѣтромъ, теряется много времени, такъ какъ паруса, будучи заслонены высокимъ корпусомъ, обезвѣтриваются; а если много такихъ судовъ, у которыхъ слѣдуетъ проходить подъ вѣтромъ, то подавно трата времени, отъ подобнаго управленія, становится очевидною.

12) При свѣжемъ вѣтрѣ, обрѣзая близко корму большаго военнаго судна, надо быть весьма осторожнымъ, въ особенности, если вѣтеръ дуетъ съ порывами, потому что, пройдя корму, можно всегда ожидать родъ шквалика.

Вдоль борта судовъ, стоящихъ на якорѣ противъ вѣтра, вѣтеръ бываетъ немного сильнѣе, чѣмъ въ нѣкоторомъ отъ нихъ разстояніи; въ этомъ удостовѣриться весьма легко, напримѣръ, идя на шлюпкѣ, подъ парусами, при самомъ тихомъ вѣтрѣ и, положимъ, на фордевиндъ; желая подвинуться впередъ, гоняясь съ другою шлюпкою, стоитъ только приблизиться, по возможности, къ какому нибудь стоящему на якорѣ судну, и продолжать курсъ параллельно вдоль борта, тогда навѣрно, скорость у шлюпки, въ этомъ положеніи будетъ больше, нежели у другой, продолжающей свой путь дальше отъ того же самаго судна. Это, издавна извѣстное дѣйствіе вѣтра, имѣетъ свое особенное названіе у Французовъ.

13) Орудія на лодкахъ, какъ извѣстно, могутъ дѣйствовать вдоль и поперегъ киля, но въ обоихъ случаяхъ только съ одного штыра, т. е. съ передняго

или съ бортоваго, но ни въ какомъ случаѣ со средняго.

Предположеніе объ устройствѣ переноса орудій, съ носоваго или кормоваго штыра, на одинъ изъ бортовыхъ, во время настоящаго дѣла, было бы довольно странно, и подобная мысль не дѣлала бы чести изобрѣтателю, почему неизлишнимъ считаю объяснить молодымъ гг. офицерамъ, что переставливаніе орудій поперегъ судна *предлагается мною только* въ такихъ случаяхъ, когда время позволяетъ и когда напримѣръ, слѣдуетъ готовиться къ дѣйствію противъ какого нибудь неподвижнаго предмета, какъ то, береговой батареи и т. п., будетъ ли происходить это дѣйствіе подъ веслами, или на шпрингахъ.

14) Когда же нужно дѣйствовать обоими орудіями съ одного борта, то весьма хорошо, для уравненія лодки, ежели нѣтъ надобности въ нѣкоторой части команды, посадить ее въ палубу, около противнаго борта, или употребить переносимый баластъ.

15) Непремѣннымъ правиломъ поставить: имѣть платформы на среднемъ штырѣ, съ орудіями отодвинутыми до заднихъ концовъ платформъ и, сколько возможно, дальше отъ шпунтовъ, для облегченія острыхъ оконечностей самой лодки, предохраняя ее такимъ образомъ отъ преждевременнаго перелома. Такое правило должно исполнять по возможности, и въ военное время.

16) Каждый вечеръ по окончаніи всѣхъ работъ, сперва вычистить всѣ углы въ лодкѣ, и потомъ скачивать палубу, русленя, а также и самую лодку снаружи, употребляя при этомъ, для согнанія воды, одни голики. Подобное вечернее окачиваніе въ лѣтнее время употребляется во всѣхъ націяхъ, и сохранитъ мел-

кія суда отъ гнили и отъ течи и будетъ дѣйствительнѣе форменнаго, утренняго обыкновеннаго мытья.

17) Вступивъ подъ паруса, надлежитъ часть веселъ убрать въ коррндоръ, дабы уменьшить на верху излишнюю парусность.

18) Во время гребли съ двумя у каждаго весла гребцами, гребцу, обращенному лицомъ къ носу лодки, слѣдуетъ грести стоймя, т. е. табанить; деревянные же нагели, которые вставлять можно въ прибавку еще къ каждому веслу, устроены на случай надобности въ 3-хъ гребцахъ. Третій гребецъ, въ такомъ случаѣ, долженъ сидѣть подлѣ перваго, къ борту отъ него. Я полагаю, что три гребца нужны въ такихъ случаяхъ, когда экстренное дѣло требуетъ, во время свѣжаго вѣтра, отправить лодку куда нибудь подъ веслами и когда на это, при обыкновенномъ числѣ гребцовъ, не достаетъ силъ.

19) Какъ подъ парусами, такъ и подъ веслами, непремѣнно править деревяннымъ румпелемъ, ибо ничего не можетъ быть непріятнѣе, какъ видѣть нѣсколькихъ человѣкъ, стоящихъ у лопарей штуръ-троса, изъ которыхъ, въ одно и тоже время, одинъ тянетъ влѣво, а другой вправо, тогда какъ при ровномъ вѣтрѣ, управляя лодкою деревяннымъ румпелемъ, имѣть одного человѣка для этого совершенно достаточно.

20) Фоковую галсовую шкоторину имѣть всегда вытянутую совершенно въ тугую, и найтовъ, или стропку отъ галса его, ежели она длинна, прядраенною къ мачтѣ; гардель же отъ фока-рея имѣть постоянно на такомъ мѣстѣ, чтобы передній нокъ не задѣвалъ бы за фаловый уголъ кливера, ибо, задѣвая другъ друга, они мѣшаютъ всякому порядочному повороту оверъштагъ, какъ и настоящему переносу фока, идя фордевиндъ.

21) Чтобы на якорѣ скорѣе поставить бушпритъ, лучше всего, передъ носомъ, ставить яликъ, съ котораго двумъ человѣкамъ слѣдуетъ поднимать нокъ бушприта, пока на лодкѣ вкладываютъ болтъ отъ степса его.

22) Нактоузы на гребныхъ лодкахъ считаю лишними, а потому прошу ихъ сдать, куда слѣдуетъ; компасы же весьма полезны.

18 Августа.

Прежде уже много сказано, что подъ парусами, управленіе канонерскою гребною лодкою почти одно и тоже, что шлюпкою; но не взирая на это сходство, лодка, по большимъ своимъ размѣрамъ, требуетъ, для хорошаго управленія ею, большаго навыка. Тоже самое относится и до управленія винтовыми канонерскими лодками, когда онѣ вооружены будутъ парусами для совершенія дальнаго плаванія, и поэтому весьма полезно гардемаринамъ познакомиться короче на самомъ дѣлѣ хотя съ гребными лодками и ихъ парусами, дабы самимъ на дѣлѣ судить о справедливости данныхъ мною имъ правилъ: какъ надлежитъ обращаться, при разныхъ случаяхъ съ лодками и, такимъ образомъ пріобрѣсть познанія, которыя имъ впослѣдствіи будутъ полезны.

Для достиженія, хотя отчасти, этой цѣли, гардемарины росписываются по лодкамъ, такъ что, въ случаѣ отсутствія командира, они, по порядку старшинства, вступаютъ въ командованіе лодкою.

Правила для объѣздныхъ судовъ.

9 Іюня.

Прошу Гг. командировъ непремѣнно исполнить слѣдующее:

Объѣздная шлюпка, проѣзжая мимо какого нибудь корабля, должна непремѣнно, на окликъ. «*Кто гребетъ?*» отвѣчать: *объѣздная;*» на вопросъ: «*съ котораго корабля?*» отвѣчать: *съ такого то,*» и до слѣдующихъ приказаній, съ окликающаго корабля, пути не продолжать. «*Продолжайте!*» или «*пристать къ борту такого-то корабля!*» На это имѣетъ право каждый корабль, съ тѣмъ однакоже, чтобы объѣзднаго офицера не держать у борта болѣе 5-ти минутъ.

Объѣздному офицеру дозволяется приставать къ борту какого нибудь корабля, для отдыха гребцовъ во время свѣжаго вѣтра, или по встрѣтившійся надобности въ перемѣнѣ чего нибудь сломаннаго или потереннаго, для перемѣны патроновъ, буде они намокли, для сдачи внезапно заболѣвшаго, для спроса о чемъ нибудь дѣльномъ и тому подобнаго—и все это, разумѣется, для выигрыша времени, дабы не возвращаться къ своему кораблю; при такихъ обстоятельствахъ, объѣздная шлюпка должна быть принята вахтеннымъ офицеромъ со всею строгостію, по правиламъ, изложеннымъ въ приказѣ моемъ отъ 23 Мая, за № 46-мъ. Взятыя объѣзднымъ офицеромъ вещи должны быть на другой день возвращены тѣмъ кораблемъ, которому принадлежала шлюпка. Для удостовѣренія въ правильности этой передачи, необходимо брать съ нее сломанныя вещи; эта передача, конечно, не задержитъ шлюпки, которая взамѣнъ передаваемыхъ вещей, дожидается другихъ.

Безъ приказанія старшаго офицера, вахтенный начальникъ не имѣетъ права, по полученіи отъ объѣзднаго отвѣта, приказать ему пристать къ кораблю; и послѣ оклика, онъ также не имѣетъ права замедлить въ отдачѣ приказаній: «*продолжать,*» или «*пристать.*»

При подобныхъ случаяхъ строго запрещается кому либо, кромѣ вахтеннаго начальника, собственнымъ своимъ голосомъ отдавать объѣздному приказаніе: «*продолжать*» или, «*пристать къ борту такого-то корабля.*»

Каждое приставаніе объѣздной шлюпки вносить въ корабельный журналъ, съ точностію показывая часъ приставанія, время, проведенное у борта, и для какой причины.

Если бы могло случиться, что однако считаю невозможнымъ, что объѣздная шлюпка ночью успѣла бы объѣхать какой нибудь корабль, не бывъ окликнута кѣмъ либо съ него, то объ этомъ немедленно, по возвращеніи на свой корабль, донести командиру, котораго прошу объ этомъ меня увѣдомить.

О пароль.

29 Мая.

Въ военное время пароль не объявляется гласно по войскамъ, а довѣряется лишь тѣмъ лицамъ, которыя, для исполненія службы, обязаны знать его и хранить втайнѣ; на этомъ основаніи препровождаемый изъ моего штаба секретно къ командирамъ судовъ пароль, долженъ довѣряться только вахтеннымъ начальникамъ и офицеру, отправляющемуся въ объѣздъ, или по службѣ, на берегъ; при этомъ послѣднемъ случаѣ ему также объявляется лозунгъ и отзывъ, потому что пароль долженъ быть извѣстенъ лицамъ офицерскаго званія: зная пароль, офицеръ долженъ быть пропущенъ безпрепятственно. Лозунгъ сообщается унтеръ-офицерамъ и ефрейторамъ, посылаемымъ съ патрулями и со смѣною часовыхъ, и служитъ для взаимнаго окликанія Отзывъ же сказывает-

ся всѣмъ чинамъ, находящимся на передовыхъ постахъ, и служитъ для оклика подходящихъ къ цѣпи. Такимъ образомъ, офицеръ, отправленный по службѣ на берегъ, долженъ знать: пароль для пропуска его мимо гауптвахтъ; лозунгъ, дабы могъ быть пропущенъ обходами и патрулями,—и отзывъ, для пропуска мимо всѣхъ часовыхъ. Объѣздная шлюпка руководствуется изложенными правилами, существующими въ крѣпостяхъ въ военное время; а потому отправляющемуся на гребномъ суднѣ офицеру должно знать: пароль, лозунгъ и отзывъ, унтеръ-офицеру же только лозунгъ и отзывъ. Изъ этого слѣдуетъ, что военный корабль и всякое военное судно должно быть принимаемо за гауптвахту, а объѣздная шлюпка—какъ посылаемый патруль, и потому, подходя на шлюпкѣ къ кораблю, по спросѣ съ него часовымъ, (согласно постановленнымъ правиламъ о караулахъ на военныхъ судахъ, въ параграфѣ 166, о часовыхъ), если не послѣдуетъ отвѣта, то часовой, послѣ троекратнаго оклика, давши знать вахтенному начальнику, имѣетъ право стрѣлять въ шлюпку, и караулъ не дозволяетъ ей приставать къ борту: ежели же послѣдуетъ отвѣтъ, согласно вышесказаннаго § 166, то шлюпка пристаетъ къ борту корабля, и офицеръ съ вахты спускается къ ней, спрашиваетъ въ полголоса пароль, или лозунгъ, смотря по званію старшаго лица, въ ней находящагося.

Объѣздная шлюпка, при встрѣчѣ съ гребнымъ судномъ, окликаетъ его, подобно, какъ часовой на кораблѣ, и если не послѣдуетъ отвѣта на три оклика, имѣетъ право, не сближаясь съ нимъ, начать стрѣлять въ него; если же послѣдуетъ отвѣтъ, то шлюпки, одна къ другой, приближаются и, въ полъ-голоса, опрося пароль и лозунгъ, и получивъ отвѣтъ, продолжаютъ

обѣ свой путь. Если же, по сближенія шлюпокъ, объѣздная убѣдится, что встрѣченная ею не непріятельская, а не знаетъ только пароля и лозунга, то таковую обязана привести на флагманскій фрегатъ, или на ближайшее судно отряда; но при окликѣ встрѣчаемыхъ шлюпокъ объѣздному офицеру должно быть весьма осторожнымъ, дабы не начать съ нею военныхъ дѣйствій, не убѣдившись, что она непріятельская: ибо могутъ встрѣчаться шлюпки рыбаковъ, купеческія и т. п., коимъ неизвѣстны постановленія, изложенныя въ § 166, но, во всякомъ случаѣ онѣ должны быть проводимы къ флагману, или на ближайшее судно отряда, гдѣ содержатся до разсвѣта.

Объ окликѣ.

30 Мая.

Окликъ или сигналъ, подаваемый часовыми на берегу, въ сухопутной службѣ, признанъ во всѣхъ націяхъ необходимымъ средствомъ удостовѣряться въ бдительности.

Такъ точно, издавна, во всѣхъ націяхъ, сигналы эти введены на всѣхъ военныхъ судахъ раза по два, втеченія каждой склянки, и ежели они подаваемы будутъ звонкимъ и короткимъ голосомъ, то, мнѣ кажется, всякой командиръ, находящійся въ темную ночь въ своей койкѣ, на столько же долженъ быть утѣшенъ, на сколько и помѣщикъ утѣшается стукомъ сторожа въ звонкую доску и лаемъ бдительной дворовой собаки.

Сигналы эти, въ видѣ опыта, подаваемы уже были на фрегатѣ Камчатка три ночи сряду, и принятый способъ оказался весьма удобнымъ, вслѣдствіе чего прошу гг. командировъ судовъ, съ сегодняшняго вечера, ввести въ исполненіе это правило повѣрки ча-

совыхъ. На фрегатѣ Камчатка оно установлено слѣдующимъ образомъ: отъ вечерней, до утренней зари, одинъ изъ часовыхъ, громко и явственно кричитъ—склянку, пробитую послѣднею, повторяя это раза два втеченіи склянки, до слѣдующей; тогда кричитъ уже пробитую снова, до слѣдующей, и такъ далѣе. Напримѣръ: пробило 4 склянки; часовой кричитъ: «4 склянки!» ближайшій, по солнцу, часовой, повторяетъ этотъ сигналъ, слѣдующій за нимъ точно также повторяетъ, и такъ далѣе, пока окликъ не дойдетъ до того часоваго, который началъ. Потомъ, когда будетъ пробито 5 склянокъ, то первый изъ часовыхъ, какъ и прежде, кричитъ: «5 склянокъ!» слѣдующій по солнцу часовой, а за нимъ и всѣ прочіе повторяютъ, какъ сказано выше. Между каждыми двумя склянками, сигналъ повторяютъ чрезъ промежутки, около 10 минутъ.

О ночныхъ сигналахъ.

30 Іюня.

Полагая, что для безошибочнаго производства сигналовъ, необходимо заранѣе имѣть практику, прошу гг. командировъ судовъ, когда будетъ мною сдѣланъ съ вечера сигналъ: «чтобы въ будущую ночь или вечеръ сдѣлать по порядку показанные №№», то, по сожженіи на флагманскомъ фрегатѣ одного фальшфейера, сейчасъ начать каждому дѣлать потому же порядку №№, какъ были подняты днемъ вышесказанные сигналы, собственно для обученія и устраненія неисправностей, могущихъ быть въ прборахъ; причемъ предпивывается: фальшфейерники въ футлярѣ, на опытѣ оказавшіеся неудобными, не употреблять.

О ночныхъ огняхъ.

8 Августа.

Такъ какъ въ скоромъ времени наступятъ темные вечера, а командѣ ложиться спать будетъ еще рано, то въ этотъ промежутокъ дозволяется основательно заняться размѣщеніемъ фонарей, чтобы наилучшимъ образомъ освѣтить свои батареи, но такъ, чтобы непріятель видѣлъ какъ можно менѣе нашихъ огней. Для удостовѣренія въ этомъ, надо самимъ гг. командирамъ отъѣзжать на нѣкоторое разстояніе отъ своего судна, и дѣлать оттуда свои замѣчанія; послѣ же нѣсколькихъ такихъ опытовъ, я увѣренъ, что найдется кое-что предпринять для усовершенствованія это важной статьи.

По вечерамъ, у одного, или нѣсколькихъ орудій, освѣтивъ ихъ надлежащимъ числомъ фонарей, производить ученье, объясняя, какъ и когда въ темнотѣ прицѣливаться въ данные предметы, и въ какое время нужно фонари закрывать или открывать и пр. и проч., ибо всѣ эти обстоятельства зависятъ отъ различныхъ расположеній самыхъ судовъ; расположенія эти невозможно замѣтить флагману или начальнику штаба, во время ночныхъ тревогъ, какъ бы часто ихъ не производить.

Въ темнотѣ стараться, какъ это водится на пароходо-фрегатѣ Камчатка уже 14 лѣтъ, чтобы рѣшительно ни одного огня не сіяло въ глаза вахтеннымъ, покрывая для того тщательно свѣтлые люки чехлами, и досчечками даже и послѣдній иллюминаторъ, а также и нактоузъ, со всѣхъ сторонъ, кромѣ той, съ которой вахтенному начальнику можно судить о вѣтрѣ и теченія.

При употребленіи же фалрепныхъ фонарей устроить

ихъ съ удобными съемными чехлами, потому что, когда фалрепныхъ свистятъ на верхъ, и они съ фонарями стоятъ во фронтѣ, иногда по десяти минутъ и больше, то по уборкѣ этихъ фонарей, яркій свѣтъ ихъ наводитъ на всѣхъ, такъ называемую, куриную слѣпоту, которая, продолжаясь нѣсколько секундъ, отнимаетъ у всѣхъ, находящихся на верху, всякую возможность видѣть что нибудь около себя за бортомъ.

Приказать командѣ, чтобы при зажиганіи фалшфейеровъ, безъ изъятія, всѣ, которые не заняты сигналами, имѣли бы, до конца горѣнія этихъ яркихъ огней глаза всегда зажмуренные, гдѣ бы нижніе чины не находились: на шканцахъ ли, на марсахъ, или на бакѣ; часовымъ же отвращиваться отъ огней. На пароходѣ Камчатка, при подобныхъ случаяхъ, вахтенный начальникъ командуетъ: «глаза всѣмъ закрыть» и потомъ послѣ потушенія фалшфейера: «глаза открыть.»

Въ морѣ это весьма важно, потому что цѣлую минуту послѣ сгорѣнія одного фалшфейера невозможно подлѣ себя, а тѣмъ болѣе въ нѣкоторомъ разстояніи, что нибудь видѣть; словомъ: въ морѣ, въ весьма темную ночь, вся вахта линейнаго корабля, послѣ созженія фалшфейера, на минуту или на двѣ, совершенно поражена слѣпотою; обстоятельство вполнѣ непріятное, напримѣръ во время шквалистой погоды, или въ темнотѣ между купеческими судами и проч. Что же касается до меня, то я всегда придерживаюсь этому правилу, и когда наконецъ открываю глаза, весьма естественно, что одному мнѣ на всемъ суднѣ всѣ внѣшніе предметы видны, и еще гораздо яснѣе, нежели предъ закрытіемъ глазъ; чувство же это при томъ еще всегда кажется мнѣ чрезвычайно пріятнымъ, какъ и всѣмъ

тѣмъ, кому я совѣтывалъ слѣдовать моему примѣру (*).

О перемѣнѣ марса-рей, и съемкѣ съ фертоинга и съ якоря.

23 Іюля.

Такъ какъ скоро, по всякому вѣроятію, наступятъ прохладныя погоды, то я намеренъ производить обученія команды судовъ, тяжелыми, важными работами, какъ напримѣръ: перемѣною марса-реевъ, снятіемъ съ фертоинга, поднятіемъ якорей, барказовъ и проч., о чемъ заранѣе объявляю, зная что къ надлежащему производству подобныхъ работъ потребуется, заблаговременно заготовить нѣкоторые приборы и заняться, быть можетъ, еще росписаніями командъ. Эти росписанія нельзя никому заранѣе, и опредѣлительно сдѣлать, хотя бы напримѣръ, для перемѣны марса-реевъ, потому что, росписаніе это зависитъ совершенно отъ расположенія запасныхъ этихъ реевъ, т. е. снаружи ли они, или въ ростракахъ, находятся, и такъ далѣе.

При всѣхъ такихъ работахъ предоставляется гг. командирамъ заниматься по своему усмотрѣнію, повторяя всякое отдѣльное дѣйствіе, какъ напримѣръ; приготовленіе талей, строповъ, блоковъ, горденей, сниманіе марса-реевъ съ крючьевъ и проч., производя это отчетливѣе, пока всѣ эти работы наконецъ будутъ производиться какъ слѣдуетъ, и какъ самимъ гг. коман-

---

(*) Этому правилу хорошо слѣдовать даже днемъ, при переходахъ изъ темныхъ мѣстъ корабля, напр. изъ трюма, на верхнюю палубу, ярко освѣщенную солнцемъ. Несоблюденіе этого правила, конечно, составляетъ одну изъ главныхъ причинъ, столь частыхъ во флотѣ, воспаленія соединительной оболочки глаза.

Зам: Медика Сподера.

дирамъ будетъ казаться удобно и хорошо. Совѣтую только, при перемѣнѣ марса-реевъ, подымать и спускать реи талями, нарочно для этого приготовленными, что въ Средиземномъ морѣ мы нашли удобнѣе употребляющихся прежде, перлиней.

Если вѣтеръ тихій; и будетъ сдѣланъ сигналъ: «сняться съ фертоинга», то не худо завести верпъ, для удержанія мѣста во время уборки на рустовъ поднятаго якоря, а также для того, чтобы пріучать команду ходить на шпилѣ, обращаться съ якоремъ, и познакомиться короче со своимъ шпилемъ, дабы не могло случиться того же самаго, что съ новыми дубовыми колесами 68 фунтовыхъ пушечныхъ станковъ; а еслибъ что и случилось, то узнаемъ покрайней мѣрѣ заблаговременно, на что можно расчитывать и на что-нѣтъ.

Когда же, наконецъ, всѣ эти работы пойдутъ хорошо и съ достаточнымъ навыкомъ, тогда кораблю, стоящему фертоингъ, даже съ отвязанными парусами, что будетъ значить, — поднять гребныя тяжелыя свои суда, сняться съ фертоинга, подойти къ другому якорю, привязать паруса, поднять наконецъ мелкія суда, и потомъ сняться съ якоря? Я увѣренъ, что ни одинъ командиръ, имѣя корабль свой въ этомъ положеніи, и зная о снятіи съ якоря не много раньше, нисколько объ этомъ не будетъ заботиться, не болѣе, какъ онъ заботится теперь о выполненіи сигнала: «привязать всѣ паруса вдругъ» именно потому, что команда уже къ этой работѣ привыкла; притомъ-же, увѣренность въ добрыхъ качествахъ своихъ приборовъ, которую онъ можетъ пріобрѣсть не иначе какъ частымъ употребленіемъ ихъ, должна быть пріятна каждому командиру.

Когда же сдѣланъ будетъ сигналъ: «приготовиться сняться съ якоря на такой-то галсъ», тогда посту-

пать, какъ сказано въ приказахъ моихъ, 24 мая, за № 23; но тамъ одно было упущено, а именно: что корабли, стоящія фертоингъ, должны подойти къ своимъ навѣтреннымъ якорямъ, само собою разумѣется на такое разстояніе, на которое позволитъ сила вѣтра, при поставленныхъ парусахъ.

О парусахъ.

24 Мая.

При отвязываніи или привязываніи какихъ бы то ни было парусовъ и при ученьяхъ парусами, строго наблюдать, чтобы всѣ эти работы производились настоящимъ морскимъ образомъ и безъ всякой торопливости, какъ бы слѣдовало при подобныхъ работахъ поступать въ морѣ, при крѣпкомъ вѣтрѣ, въ отвращеніе несчастія или промаха.

Если же это не будетъ соблюдаемо, то время, употребленное на ученье,—совершенно потеряно для пользы службы.

8 Іюля.

На будущее время принять за правило: когда будетъ сдѣланъ сигналъ: «привязать всѣ паруса» въ тоже время, если брамъ-реи подняты, спустить ихъ и, привязавъ всѣ прямые и косые паруса, кромѣ лиселей, поставить все, дабы можно было замѣтить, въ какое время произведена работа.

11 Августа.

Когда сдѣланъ будетъ сигналъ: «отдать паруса для просушки» то предоставляется гг. командирамъ, смотря по обстоятельствамъ, т. е. по силѣ вѣтра, тече-

нія или относительно положенія своего судна, просушивать паруса въ поднятомъ или неподнятомъ видѣ, ибо въ послѣднемъ случаѣ, при крѣпкомъ вѣтрѣ, они сохнутъ отлично, не обезпокоивая нисколько самаго судна.

15 Августа.

12-го числа, во время паруснаго ученья, при нѣсколько свѣжемъ вѣтрѣ, но при совершенно сухой погодѣ, я замѣтилъ, что желая закрѣпить марсели, имѣя въ нихъ по два или по три рифа, поднимаютъ быкъ-гордени значительно выше реевъ, чего отнюдь не слѣдуетъ дѣлать ни въ морѣ, ни стоя на якорѣ, потому что, въ первомъ случаѣ, если вѣтеръ, при крѣпленія марселя, дуетъ нѣсколько сбоку, и парусъ притомъ еще мокрый, то онъ легко можетъ скинуть людей съ цѣлаго подвѣтреннаго нока, и даже закинуться за этотъ же нокъ; случай весьма непріятный во время крѣпкаго вѣтра, темноты и проливнаго дождя; но если это и не случится, то не хватитъ силъ достать мокрый марсель, выхлестывающій подъ вѣтромъ всею тяжестью своей массы. На якорѣ же марсель, будучи поднятъ высоко надъ реемъ; мѣшаетъ людямъ расходиться по пертамъ, и когда, наконецъ, они доберутся на рей, то бываютъ покрываемы сильно дующимъ прямо въ лицо парусомъ, и въ подобномъ положеніи, невозможно требовать какой либо исправной и скорой работы.

Быкъ-гордени слѣдуетъ продѣвать въ большіе блоки, снабженные штертами, взятыми къ драйрепамъ, около 3-хъ футъ выше рея, и къ этой точкѣ гордени уже будутъ прижимать парусъ, держа главную его массу у средины рея. Само собою разумѣется, что высота этихъ блоковъ, съ ихъ подвижными штертами, зависитъ отъ обстоятельствъ; штерты могутъ быть отдаваемы и переносимы выше, но не раньше, какъ по-

слѣ прижатія ими паруса къ срединѣ; и передъ переносомъ ихъ выше, необходимо сперва обнести самые бык-гордени концомъ, прижимая ихъ къ драйрепу. Мнѣ извѣстно, что по большой части употребляются, взамѣнъ блоковъ-стропки; но я никогда не находилъ ихъ удобными, развѣ только въ штиль, т. е. когда и безъ нихъ можно обойтись; это ясно, если взять во вниманіе, что вѣтеръ, съ яростію дующій въ парусъ сбоку, сдѣлаетъ крутой переломъ у гордеией со стропками; отчего послѣднія нажимаются, прижимая и гордени, и стропки, или самые гордени отъ этого должны лопнуть.

О подачѣ помощи вообще судамъ.

23 Октября.

Во время свѣжаго вѣтра, обязанность командира всякаго военнаго судна помогать и подавать совѣты, близъ стоящимъ купеческимъ судамъ и лайбамъ,—и не оставлять ихъ, напримѣръ, въ бурную осеннюю ночь, на 16 часовъ, въ рисковомъ положеніи, отъ котораго самыя даже военныя суда могутъ подвергаться ломкѣ.

О содержаніи якорей въ чистотѣ.

16 Мая.

Прошу гг. командировъ судовъ обстоятельно объяснить офицерамъ всю важность, стоя на одномъ якорѣ, содержать его чистымъ, во всякое время дня и ночи, излагая притомъ всѣ мѣры и средства, употребляемыя въ разныхъ націяхъ, и наконецъ, серьезно слѣдить за исполненіемъ этого.

Ясно, что мѣры, не могутъ быть одинаковы во всякое время и на всякомъ отрядѣ, такъ какъ онѣ совер-

шенно зависятъ отъ положенія каждаго судна, а положеніе это опять отъ разнаго направленія струи теченія, отъ углубленія и образованія самихъ судовъ, и такъ далѣе, а потому, на флагманскомъ суднѣ, напримѣръ, одинъ стаксель можетъ быть достаточенъ для достиженія цѣли, тогда какъ, въ тоже время дня, или ночи, другому придется ставить, не только стаксель, со шкотомъ на вѣтрѣ, но еще и обрасопленный форъ-марсель, дабы удалиться отъ своего якоря; ясно, что, при всѣхъ этихъ обстоятельствахъ, невозможно слѣдовать слѣпо за движеніями флагмана. Впрочемъ, при перемѣнѣ и осмотрѣ нашихъ якорей, мы увидимъ, на какихъ судахъ, занимались успѣшно содержаніемъ ихъ въ надлежащей чистотѣ.

Прошу приказать, чтобы гг. офицеры объяснили эту статью гардемаринамъ подробнѣе. Въ случаѣ же, если гг. вахтенные начальники, въ теченіе своей вахты, полагали бы, что у нихъ якорь запутался, тотчасъ объ этомъ донести старшему офицеру; а гг. командирамъ предоставляется осматривать, или перемѣнять свой якорь, по собственному ихъ усмотрѣнію, испрашивая на это позволеніе сигналомъ.

1 Іюля.

Стоя на одномъ якорѣ, и на такой малой глубинѣ, на которой невозможно перевалиться черезъ него, не задѣвая килемъ за лапу, то каждый разъ, когда вѣтеръ такъ стихнетъ, что невозможно управляться парусами, чтобы ими держаться отъ якоря въ надлежащемъ разстояніи, надобно непремѣнно цѣпь отъ якоря подтягивать до опонера, и потомъ наблюдать за нею, не обремѣняя излишними стопорами, такъ, чтобы, въ первый моментъ, когда задуетъ вѣтеръ, было можно вытравить цѣпи, сколько нужно. Безъ такихъ мѣръ,

на твердомъ грунтѣ и гдѣ господствуютъ приливы и отливы, можно легко проломить себѣ дно. Необходимо также имѣть буйрепъ около 9-ти футъ болѣе глубины; если же онъ длиненъ, то имѣть его подхваченнымъ бухтою подъ томбуемъ: безъ этого трудно судять о мѣстѣ, гдѣ именно находится якорь.

Объ особомъ способѣ становиться на шпрингъ.

31 Августа.

Положеніе корабля, стоящаго на шпрингахъ и имѣющаго, какъ нынѣ на блокшипахъ, у каждаго изъ положенныхъ верповъ, или стопъ-анкеровъ, по два кабельтова, при дѣйствіи противъ непріятеля, нельзя считать благонадежнымъ. Изъ этихъ 2-хъ кабельтововъ, въ тихій вѣтеръ, одинъ можно полагать запаснымъ, но при свѣжемъ вѣтрѣ, оба они будутъ уже настоящими или становыми. Успѣхъ дѣйствія корабля много будетъ зависѣть отъ цѣлости его шпринговъ, и если случится, что изъ нихъ одинъ, а вслѣдъ за нимъ другой будутъ перебиты, то положеніе корабля становится затруднительнымъ, въ особенности если непріятельскіе снаряды падаютъ на него въ большомъ количествѣ, или если въ это время, при свѣжемъ вѣтрѣ, на немъ случился бы пожаръ, а корабль между тѣмъ снабженъ дурными барказами, на которыхъ находятся приготовленные заблаговременно верпы и кабельтовы, для завоза въ случаѣ надобности. Если, при такихъ обстоятельствахъ, предположить еще, что вѣтеръ будетъ со стороны непріятельскихъ судовъ, то блокшипъ, какъ и всякое другое судно, потерявшія свои шпринги и ставши носомъ къ вѣтру, подвергнется продольнымъ выстрѣламъ, отъ которыхъ можетъ получить значительныя повре-

жденія, до тѣхъ поръ, пока не успѣетъ завезти новый шпрингъ. Также, положеніе двухъ или трехъ блокшиповъ, у которыхъ, хотя на $^1/_2$ часа, отнята возможность дѣйствовать всѣмъ лагомъ, въ особенности орудіями, имѣющими возвышеніе до 32-хъ градусовъ, можетъ быть весьма опасно, и въ состояніи дать невыгодный оборотъ всему дѣлу.

Изъ этого можно заключить о необходимости надежныхъ шпринговъ, во время боя. Чтобы предпринять мѣры противъ подобныхъ опасныхъ случаевъ, или имѣть хоть средства, помощію которыхъ можно было бы въ самое короткое время избавить корабль отъ критическаго положенія, я предлагаю здѣсь къ руководству слѣдующія мѣры, которыя, приложеннымъ здѣсь рисункомъ, могутъ быть объяснены гораздо проще и лучше, чѣмъ подробнымъ описаніемъ и толкованіемъ.

Если бы корабль, стоя фертопингъ, находился на такомъ мѣстѣ, съ котораго ему удобно принять выгодную позицію противъ непріятеля посредствомъ шпринга, взятаго за одинъ изъ его становыхъ якорей, то, въ такомъ случаѣ, было бы весьма полезно, у каждаго изъ становыхъ якорей, имѣть тоже самое приспособленіе.

При расположеніи становыхъ якорей для фертопинга, принимая въ соображеніе, что который нибудь изъ становыхъ канатовъ можетъ быть перебитъ, не излишнимъ будетъ, заблаговременно, къ каждому становому якорю, приспособить стропку соразмѣрной толщины, съ горизонтальнымъ поплавкомъ. При такомъ устройствѣ, потерявъ канатъ, можно въ тихій вѣтеръ, однимъ или двумя кабельтовами, закрѣпленными за ушко стропки, привести корабль опять въ прежнее положеніе.

Послѣ подобныхъ мѣръ, будучи увѣреннымъ во всегдашней возможности скоро и легко вновь закрѣпить

свои шпринги за ушко стропки, пріобрѣтается еще та выгода, что нѣтъ надобности держать верпъ въ готовности для завоза, а слѣдовательно можно располагать запасными корабельными верпами, и класть ихъ вмѣсто одного, какъ это обыкновенно бываетъ, по два, гуськомъ; тогда, даже при свѣжемъ вѣтрѣ, можно быть увѣреннымъ, что подобный верпъ не сдастъ, и навѣрно выдержитъ столько же, сколько могутъ выдержать, взятые за него, два кабельтова, чего объ ординарномъ верпѣ, сказать невозможно. Къ этому слѣдуетъ еще прибавить, что если ординарный верпъ сдалъ, то вмѣсто его слѣдуетъ положить другой, дѣло не легкое, при свѣжемъ вѣтрѣ и большомъ волненіи; но допустивъ даже, что новый верпъ брошенъ чисто и удачно, и шпрингъ вновь вытянутъ,—можно ли положиться, что этотъ верпъ выдержитъ и не будетъ сдавать подобно прежнему?

О просушкѣ канатовъ.

(Рапортъ г. главному командиру Кронштадтскаго порта).

30-го Октября.

Нѣкоторые корабли, ввѣреннаго мнѣ отряда, имѣющіе пеньковые канаты, стояли на нихъ впродолженіе всей кампаніи нынѣшняго года фертоингъ, нѣкоторые же изъ кораблей, стоящихъ на маломъ рейдѣ, имѣли завезенными третьи якоря съ пеньковыми канатами, почему, впродолженіе 6-ти мѣсяцовъ они находились постоянно въ водѣ; въ настоящее время, по входѣ кораблей въ гавань, нѣтъ никакой возможности высушить ихъ поднятыми, и они положены въ палубахъ кораблей, гдѣ также нельзя ихъ отмыть отъ глины и ила, а тѣмъ болѣе просушить до кампаніи будущаго

года. Канаты эти оставаясь въ палубахъ кораблей въ илу, способствуютъ гнилости и въ совокупности со спертымъ воздухомъ палубъ, неминуемо должны гнить, или притти въ такое состояніе что едвали можно будетъ положиться на ихъ прочность; въ самыхъ же кораблихъ, они породятъ разрушительную, сколько для самаго судна, столько и для экипажа его сырость. Дабы дать возможность сохранить эти дорогіе канаты отъ гнилости, имѣю честь почтительнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство, разрѣшенія, разложить мокрые пеньковые канаты, на деревянныхъ стѣнкахъ гавани, противъ своихъ кораблей, что лично мною найдено весьма удобнымъ; подъ канаты можно подложить невысокіе деревянные бруски, чтобы дать возможность свободному продуванію ихъ вѣтромъ; самая же стѣнка, будучи наклонна, весьма способствуетъ стоку воды дождевой, и впослѣдствіи, отъ тающаго снѣга; также она довольно широка и по длинѣ канатовъ, имѣется возможность разложить такимъ образомъ, что они не будутъ лежать бухта на бухтѣ.

О положеніи третьяго якоря.

12-го Августа.

Прошу гг. командировъ кораблей Константинъ и Орелъ, для болѣе безопаснаго, осенняго стоянія на рейдѣ, кораблю: Константинъ, при теперешнемъ фертоингѣ, въ первое удобное время, положить третій становой якорь на R. SW 89°, въ разстояніи 154-хъ саженей отъ корабля, а кораблю Орелъ, оставаясь на теперешнемъ мѣстѣ, переложить фертоингъ на румбы SO и NW 68°, имѣя канатовъ по 75 саженъ каждаго, а также положить третій становой якорь на R SW 82°, въ 140 саженяхъ отъ корабля. При положеніи треть-

ихъ становыхъ якорей, предлагаю гг командирамъ, избрать мѣсто, по назначенному направленію, на глубинѣ не менѣе 21 го фута, и для большей увѣренности, что якорь забралъ, не найдется ли на этомъ направленіи мины, куда и положить якорь, хотя бы при этомъ случилось, имѣть менѣе каната у третьяго якоря; если бы пришлось бросить якорь и далѣе, то еще лучше. При экстренномъ снятіи съ якоря, канатъ третьяго якоря слѣдуетъ выпустить, имѣя, конечно, на концѣ перлинь съ буйкомъ.

Предписаніе начальнику блокшипнаго отряда, г. контръ-адмиралу Митькову, о новыхъ станкахъ.

11-го Сентября.

По представленію моему, Его Императорское Высочество, Генералъ-Адмиралъ, изволилъ приказать: увеличить уголъ возвышенія 36 фун. длинныхъ пушекъ до 32°. Съ такимъ угломъ возвышенія предполагается поставить по три орудія на корабли: Сысой-Великій и Память-Азова.

О чемъ имѣю честь увѣдомить Ваше Превосходительство, и покорнѣйше прошу, приказать командиру корабля Сысой-Великій, по принятіи станковъ, на которыхъ орудія могутъ имѣть возвышеніе 21°, поставить только два орудія, на мѣста, третье же повременить пока не будетъ въ здѣшнихъ артиллерійскихъ мастерскихъ приготовленъ станокъ, на которомъ орудіе можетъ получить возвышеніе 32°. О мѣрахъ возможности устроить такой станокъ, мною объяснено Артиллерійской конторѣ, и къ изготовленію его уже приступлено. Попринятіи станка, и постановкѣ орудія на мѣсто, покорнѣйше прошу мнѣ донести.

О защитѣ крюйтъ-камеръ блиндажами.

11 Августа.

Его Императорское Высочество, Генералъ-Адмиралъ, 9-го сего Августа, изволилъ мнѣ сообщить, что изъ 19-ти непріятельскихъ бомбъ, попавшихъ на 120 пушеч. корабль Россія, во время трехъ-дневнаго бомбардированія крѣпости Свеаборга, нѣкоторыя 7-ми пудовыя бомбы, имѣли достаточную силу пробивать сверху рѣшительно всѣ палубы; одна изъ бомбъ лопнула и пробила палубу носовой крюйтъ-камеры; осколки отъ поддонной части этой бомбы нашли дорогу въ самую крюйтъ-камеру, гдѣ и произвели пожаръ.

Что пожаръ не могъ распространиться, или что крюйтъ-камеру не взорвало, Его Высочество изволитъ приписывать къ величайшей чистотѣ, и къ отсутствію даже всякаго признака пороховой пыли.

Сообщивъ мнѣ эти факты, Его Императорскому Высочеству угодно было приказать, немедленно принять мѣры, чтобы на всѣхъ судахъ устроены были надъ крюйтъ-камерами, во всѣхъ палубахъ, горизонтальные блиндажи, давая имъ на ютѣ, шканцахъ или шкафутахъ наибольшую толщину. Блиндажи эти устроить изъ пеньковыхъ канатовъ, корабельныхъ шпартововъ, кабельтововъ, перлиней, ворсы, бревенъ и проч., матеріалы эти требовать изъ здѣшняго порта.

Сверхъ того угодно было Его Высочеству приказать взять мѣры, чтобы по возможности, съ боковъ, какъ входы, такъ и самыя крюйтъ-камеры, защищены были блиндажами изъ коекъ, командныхъ чемодановъ, парусовъ и прочаго.

Относительно же соблюденія совершеннаго отсутствія въ крюйтъ-камерахъ пыли, Его Императорскому Высочеству угодно было приказать довести это до та-

кой точности, чтобы, обходя всѣ доступныя мѣста крюйтъ-камеръ, невозможно было бы найти и малѣйшей пылинки.

О чемъ, объявляя гг. командирамъ, прошу ихъ представить мнѣ свои соображенія: изъ чего именно, и какъ удобнѣе располагаютъ они устроить блиндажи на ввѣренныхъ имъ судахъ.

Мѣры для сбереженія здоровья нижнихъ чиновъ.

6 Мая.

1) Прошу гг. командировъ, ни въ какомъ случаѣ не употреблять солодковатую воду изъ-за борта, для пищи и питья нижнихъ чиновъ; а брать ее изъ трюма, наполняя его всякой разъ, когда вода за бортомъ будетъ хороша.

2) Во время продолжающихся штилей, воду изъ-за борта, въ употребленіе для пищи и питья, не доставать, а брать изъ трюма; по недостатку же въ трюмѣ, посылать для налитія систернъ, саженъ за 50 и болѣе, всторону отъ своего судна, но не въ кильватеръ другаго, стараясь дополнять трюмъ снова въ то время, когда вода совершенно бываетъ свѣжа.

3) Судамъ же, стоящимъ на маломъ рейдѣ, для ежедневнаго употребленія воды нижними чинами въ питье, посылать утромъ, или вечеромъ за нею въ проломъ, и брать саженяхъ въ 50, къ востоку отъ воротъ, на глубокомъ мѣстѣ, гдѣ наибольшее теченіе.

4) а. Доставая для пробы воду изъ-за борта, приказать вахтенному начальнику отсылать ее старшему корабельному врачу, который долженъ рѣшить: можетъ-ли она быть употреблена; и безъ его согласія, для пищи и питья, нижнимъ чинамъ, воды изъ заборта не доставать.

б. Брезенты, въ палубахъ не вытряхивать, а осторожно, собравъ ихъ, вмѣстѣ, съ имѣемымъ на нихъ соромъ, на концѣ спустить въ барказъ, поставленный подъ вѣтромъ, и тамъ уже вытряхнувъ изъ нихъ весь соръ, поднять на судно.

в. Донести мнѣ: хорошихъ ли качествъ отпускается, въ назначенные дни, для нижнихъ чиновъ, мясо? Дурнаго же качества мяса не принимать, и доносить мнѣ объ этомъ въ тоже время.

5) Можетъ случиться, что на восточномъ рейдѣ вода у борта флагманскаго судна совершенно свѣжа, тогда какъ у судовъ, стоящихъ отъ него къ W-ту, солодковата. Ежели это случится въ тѣ дни, когда, по сдѣланному наканунѣ сигналу, слѣдовало мыть бѣлье, то дозволяется гг. командирамъ, для сохраненія здоровья нижнихъ чиновъ, бѣлья въ тотъ день не мыть, сообщивъ мнѣ объ этомъ предварительно сигналомъ.

6) Предписывается гг. командирамъ, если ввѣренныя имъ суда станутъ не по вѣтру, то съ навѣтренной стороны закрывать порта и иллюминаторы, дабы отстранить сквозной вѣтеръ.

7) Такъ какъ потребность одѣвать команду теплѣе или прохладнѣе, зависитъ совершенно отъ разныхъ обстоятельствъ, какъ то: отъ производимыхъ работъ, отъ положенія судовъ и даже отъ внутреннихъ ихъ расположеній, то прошу гг. командировъ, впредь до дальнѣйшихъ приказаній, поступать съ одеждою нижнихъ чиновъ по своему благоусмотрѣнію. Когда же потребуется на отрядѣ всеобщее однообразіе, то объ этомъ будетъ сдѣланъ сигналъ.

8) Коекъ и бѣлья, прошу не мыть по утрамъ безъ сигнала, сдѣланнаго объ этомъ наканунѣ; такъ какъ подобныя занятія зависятъ отъ состоянія погоды и барометра.

9) Въ холодныя погоды, палубы не мыть очень часто; а когда это дѣлается, то лучше голиками и пескомъ.

10) На будущее время я всегда наканунѣ буду дѣлать сигналъ о мытьѣ, въ слѣдующее утро, коекъ, бѣлья, брезентовъ, парусовъ съ гребныхъ судовъ и прочаго, тогда, всѣ леера, и самое бѣлье, слѣдуетъ приготовить наканунѣ же, тотчасъ послѣ сигнала, для того, чтобы нижніе чины утромъ, доставая свое грязное бѣлье, щетки, мыло и проч., не теряли на это напрасно времени или не доставали бы второпяхъ, слишкомъ мало грязнаго бѣлья, (будучи погоняемы суетливыми унтеръ-офицерами), какъ это часто случается.

По спускѣ сигнала, объяснить нижнимъ чинамъ, что, именно въ слѣдующее утро слѣдуетъ мыть, и строго слѣдить за исполненіемъ этого.

Леера, для коекъ и бѣлья, продѣвать наканунѣ тотчасъ по спускѣ сигнала; выровнивъ ихъ тщательно, вытянуть по возможности въ тугую; ибо военное судно съ бѣльемъ или койками, висящими на леерахъ, фестонами, мало имѣетъ привлекательнаго.

11) Находя, что въ настоящее, осеннее время, мытье коекъ на судахъ, въ назначенные инструкціею дни, по обстоятельствамъ погоды, весьма часто бываетъ затруднительно, разрѣшаю гг командирамъ, на будущее время, мытье коекъ производить по своему усмотрѣнію, во временныхъ баняхъ, въ тѣ дни, когда команды съ ихъ судовъ туда свозятся.

12) Прошу гг. командировъ, какъ можно поскорѣе изготовить, (хотя своими средствами), для гребныхъ судовъ, ящики, съ необходимыми перевязочными средствами и лекарствами, по примѣру фрегата Камчатка.

13) До спуска, на флагманскомъ фрегатѣ, молитвеннаго флага, дѣлать сигналы объ однихъ только предметахъ, не терпящихъ ни малѣйшаго отлагатель-

ства; равномѣрно и шлюпокъ, во время Богослуженія, безъ особенной надобности, не отправлять.

14) Въ тѣ дни, когда для нижнихъ чиновъ полагается свѣжее мясо, отнюдь не мѣшать его пополамъ съ солониною; свѣжій лукъ, отпускаемый для команды, крошить въ щи сырой, а не варить его въ котлѣ вмѣстѣ со щами.

15) Замѣчая, что команду судовъ будятъ въ разное время, и на нѣкоторыхъ судахъ весьма рано, предлагаю гг. командирамъ: команду будить въ праздничные и въ тѣ дни, когда не моется бѣлье, койки и палубы, въ 6-ть часовъ утра, въ другіе же дни, въ 5-ть часовъ; койки раздавать послѣ спуска брамъ-реевъ, дабы нижніе чины имѣли время, не торопясь, подвѣсить и осмотрѣть ихъ.

25 Мая

Строго наблюдать чтобы нижніе чины, на судахъ, обѣдали и ужинали единовременно, руководствуясь приказомъ 3-го Мая, о распредѣленіи времени и занятій.

Принять за правило, что когда я буду проѣзжать какое либо изъ судовъ отряда, или пристану къ борту, въ то время, когда нижнимъ чинамъ производится раздача водки, или они обѣдаютъ или ужинаютъ, то команды во фронтъ не ставить, и караула не вызывать.

О мѣрахъ осторожности.

18 Іюня.

Для предупрежденія самовозгорѣнія каменнаго угля, послѣ столь продолжительныхъ, постоянныхъ жаровъ, прошу гг. командировъ паровыхъ судовъ, тща-

тельнѣе наблюдать температуру въ угольныхъ ящикахъ, разгребать по временамъ уголь, чтобы не дать ему слежаться; также открывать, какъ можно чаще всѣ отверстія въ угольныхъ ящикахъ, ставить гдѣ можно виндзейли, и этимъ средствомъ допускать въ ящики болѣе наружнаго воздуха.

3 Іюля.

Командиръ 6-го баталіона гребной флотиліи доноситъ, что 28-го Іюня, при обученіи пальбѣ изъ ружей и штуцеровъ, съ гребныхъ судовъ, ввѣреннаго мнѣ отряда, во время упражненія канонерскихъ лодокъ подъ парусами, одна изъ этихъ лодокъ, проходя Ораніенбаумскій рифъ, была въ такомъ разстояніи и направленіи, что пули при пальбѣ изъ ружей нижнихъ чиновъ, съ катера корабля Г...., свистя, перелетали чрезъ лодку. Съ этой послѣдней различными средствами, дано было знать о прекращеніи пальбы на катерѣ, на которомъ она и была на время прекращена; но лодка не успѣла еще уйти изъ-подъ выстрѣловъ, какъ снова съ того же гребнаго судна продолжали стрѣлять, и, не смотря на увѣщанія командира лодки, и крики всей команды, изъ которой двое были ранены, пальба не прекращалась.

Нахожу, что подобный безчеловѣчный поступокъ не можетъ быть оставленъ безъ вниманія, а долженъ быть выставленъ какъ образчикъ, для ввѣреннаго мнѣ отряда. Дабы, на будущее время, избѣжать подобныхъ обстоятельствъ, назначается коммисія, которой предоставляется немедленно приступить къ строжайшему изслѣдованію этого происшествія и, по окончаніи слѣдствія, дѣло представить ко мнѣ.

Наставленія гг. командирамъ кораблей: Св. Георгій-Побѣдоносецъ и Императоръ—Петръ I.

2 Августа.

Изъ правлючившагося 2-го Іюля съ кораблемъ Св. Георгій-Побѣдоносецъ, когда на немъ, при свѣжемъ вѣтрѣ и сильномъ теченія съ моря, лопнули всѣ швартовы, я заключаю, что позиція кораблей, между Кронштотомъ и купеческою стѣнкою, не вполнѣ безопасна; и если-бы случилось, что въ длинную, темную ночь, сломались бы у стѣнъ рымы, или лопнулибы у обоихъ кораблей кормовые швартовы, то кораблямъ этимъ, отъ перемѣны направленія теченія легко сойтись кормами; и ежели съ моря еще усиливался бы вѣтеръ, разводя большое волненіе, — послѣдствія могутъ быть самыя пагубныя; а какъ сохраненіе обоими 100 п. кораблями настоящем позиціи чрезвычайно важно, то я прошу выполнить слѣдующее:

Привязать штормовую бизань, фокъ-стаксель, форъ-стеньги-стаксель и оба триселя, чтобы ими способствовать, по возможности, поворотамъ кораблей.

Завезти къ W-ту, по надлежащему направленію, съ корабля Императоръ—Петръ I-й, съ носу, съ лѣвой стороны, запасный становой якорь, присоединивъ къ нему, въ разстояніи около 15 саженъ, одинъ изъ тяжелыхъ верповъ или стопъ-анкеровъ. Чѣмъ дальше завезенъ будетъ становой запасной якорь, тѣмъ лучше, еслибъ даже и пришлось соединить между собою два каната.

Сверкъ числа кормовыхъ швартововъ, прибавить къ нимъ еще по одному толстому шпрингу, котораго конецъ закрѣпить за стѣнку, какъ можно надежнѣе; со

шпрингомъ же поступать потомъ слѣдующимъ образомъ.

Едва-ли можно, при свѣжемъ вѣтрѣ съ моря, держать всѣ швартовы равно тугими, въ особенности въ темную ночь, еслибы даже пришлось для этого тревожить команду, втеченія ночи, нѣсколько разъ, изъ чего и слѣдуетъ, что подобная метода, для ошвартовливанія линейныхъ кораблей, самая неудобная, и что на нее нельзя положиться; потому-то никогда не слѣдуетъ, упомянутаго прибавочнаго шпринга или кабельтова, уравнивать съ прочими швартовами, или даже крѣпить на кораблѣ, употребляя его только въ томъ случаѣ, когда лопнутъ всѣ швартовы, и когда, по свѣжести вѣтра, сообщеніе между кораблемъ и стѣнками прекратится, и поэтому-то именно нужно его расположить такъ, что когда носъ корабля, отъ лопнувшихъ швартововъ, бросится къ вѣтру, шпрингъ этотъ могъ бы свободно самъ собою выходить.

Всѣ вышеописанныя мѣры выполнить также и на кораблѣ Св. Георгій Побѣдоносецъ, съ тою только разницею, что становой якорь съ верпомъ, какъ и запасный шпрингъ или кабельтовъ, завести слѣдуетъ съ правой стороны.

Когда же все это сдѣлано, и скобы въ стѣнкахъ, попарно соединены будутъ между собою двойною бригскою цѣпью, какъ объ этомъ словесно объяснено мною было г. контръ-адмиралу Тыринову, и когда за цѣпи эти, а не за скобы закрѣплены будутъ, надлежащимъ образомъ, швартовы, тогда, при свѣжемъ вѣтрѣ съ моря, поступать, на каждомъ изъ 100 пуш. кораблей, слѣдующимъ образомъ:

Корабль, стоя поперегъ волненія и вѣтра, долженъ дать штуръ тросу свободу, чтобы руль могъ придти въ удобное и спокойное для него положеніе, смотря

по теченію, о направленіи котораго, на глубинѣ, я послѣ буду говорить.

Когда же, при крѣпкомъ съ моря вѣтрѣ, придется наконецъ швартовы потравить, то слѣдуетъ это дѣлать весьма осторожно, плавно, не трогая при этомъ шпринга, которому дать свободу выходить по мѣрѣ потребности.

Когда же корабли придутъ противъ вѣтра, и теченіе, по всему вѣроятію, съ моря, то также опять необходимо рулямъ дать свободу, стараясь однако удержать ихъ прямо, или близко къ тому.

Вслѣдъ за этими мѣрами, главное дѣло будетъ состоять въ стороженіи за перемѣною, на разныхъ глубинахъ, теченія, которымъ надлежитъ заняться, самымъ неутомимымъ образомъ, днемъ и въ особенности ночью, посредствомъ простаго прибора, состоящаго изъ шеста, съ желѣзнымъ листомъ внизу, и стрѣлкою сверху. Этотъ приборъ весьма легко примѣнить къ обоимъ кораблямъ (*).

Пока вѣтеръ и теченіе съ моря, и канаты между собою хорошо уравнены, то по моему мнѣнію, обоимъ кораблямъ нечего опасаться.

Когда же теченіе отъ W-та станетъ уменьшаться, надобно выбрать осторожно и потихоньку слабину новаго шпринга. Когда наконецъ W-ое теченіе внизу прекратится (**), тогда рули положить, на кораблѣ Императоръ Петръ I й, право, а на кораблѣ Св. Георгій Побѣдоносецъ, лѣво на бортъ, выбирая въ тоже время шпринги свои потуже. Имѣя рули, какъ сказано а шпринги выбранными, при усиливающемся отъ O-та

(*) Приборъ этотъ устроенъ былъ на фрегатѣ Камчатка, и употребился съ успѣхомъ болѣе 3 мѣсяцевъ.

(**) О чемъ легко судить изъ движенія прута съ желѣзнымъ листомъ.

теченіи, нечего безпокоиться, ибо корабль Петръ, отъ дѣйствія на руль теченія, и отъ выбраннаго шпринга, какъ должно полагать, поворотится носомъ къ N-ду, а Георгій къ S-ду; изъ чего видно, что главное дѣло, для достиженія этого, состоитъ въ томъ, чтобы сторожить теченіе, вóвремя положить рули, какъ сказано, и вытянуть вовремя шпринги.

Не исполняя этого въ точности, ломка кораблей неизбѣжна, и можетъ быть весьма значительна.

Прошу также наблюдать, чтобы фертоингъ на корабляхъ не былъ короче 75 саж. канату, на каждомъ изъ якорей.

Объ ящикахъ, для боевыхъ картузовъ.

13 Мая.

Предписываю гг. командирамъ, имѣющимъ на ввѣренныхъ имъ судахъ картузы въ кокорахъ, для первыхъ двухъ выстрѣловъ на орудіе, немедленно изготовить деревянные ящики, по образцу имѣющихся на фрегатѣ Камчатка, а пока ящики эти не поспѣютъ, отнюдь не имѣть по бортамъ кокоровъ съ картузами.

Главное условіе этихъ ящиковъ, чтобы они были совершенно плотны, а ежели же дерево со временемъ высохнетъ, то сдѣлать на нихъ парусинные чехлы.

О больныхъ цынгою.

3 Іюня.

Прилагаемую при этомъ записку командира фрегата Полканъ, прошу всѣхъ командировъ принять за образецъ для подражанія, и если бы, на которомъ либо изъ судовъ, число больныхъ цынгою дошло до 5 и

болѣе, непремѣнно слѣдовать этимъ мѣрамъ леченія; отправлять больныхъ, на Ораніенбаумскій берегъ, подъ надзоромъ исправнаго унтеръ-офицера

Отсутствіе этихъ, разслабленныхъ недугомъ, нижнихъ чиновъ, нисколько не ослабитъ экипажа судна, а напротивъ избавитъ его, какъ отъ неспособныхъ по болѣзни людей, такъ и отъ распространенія этой пагубной болѣзни. Судя по примѣрамъ, на фрегатѣ Полканъ и пароходо-фрегатѣ Рюрикъ, на которомъ изъ 4 больныхъ, въ продолженіе недѣли, двое совершенно выздоровѣли, можно надѣяться, что при подобномъ леченіи, въ короткое время, больные возвратятся съ прежними силами (*). Само собою разумѣется, что въ удобное время слѣдуетъ посылать доктора или фельдшера, освѣдомляться о больныхъ

Записка Командира фрегата Полканъ, о мѣрахъ леченія, заболѣвающихъ цынгою.

Мая 20 дня, 1855 года, 7 человѣкъ больныхъ цынгою были отправлены на Ораніенбаумскій берегъ для поправленія здоровья.

Больные были одержимы слѣдующими припадками: всеобщая слабость и одышка при ходьбѣ, блѣдный цвѣтъ лица, дряблыя десны, кровяные подтеки на нижнихъ конечностяхъ, затверденія клѣтчатки выше колѣна; у троихъ сведеніе нижнихъ конечностей, и отъ этого замѣтная хромота; у всѣхъ почти ломота въ нижнихъ конечностяхъ.

Чрезъ 10 дней, 5 человѣкъ возвращены на фрегатъ совершенно здоровыми.

(*) Что на пароходо-фрегатѣ Рюрикъ оправдалось совершенно: ибо въ кампаніи 1855 года всѣхъ больныхъ цынгою 36. Въ кампаніи же нынѣшняго 1856 года цынготнаго не было ни одного, даже изъ числа 36, болѣвшихъ прежде.

Больные въ продолженіе этого времени оставались безъ лекарствъ, жили въ палаткѣ, купались, употребляли въ пищу провизію съ фрегата и свѣжее молоко, для чего имъ были отпущены деньги.

Свѣжее мясо имъ было доставлено только два раза (*).

Инструкція командиру пароходо-фрегата Олафъ.

24 Октября.

Г. Главный командиръ Кронштадтскаго порта увѣдомилъ меня, что согласно телеграфической депешѣ, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, назначены фрегаты Полканъ и Олафъ, для рекогносцировки непріятельскихъ судовъ, между островами Сескаръ и Гогландъ; вслѣдствіе чего предписываю вашему высокоблагородію, съ ввѣреннымъ вамъ фрегатомъ, при первой возможности, перейти на большой рейдъ и стать на якорь на $^1/_2$ пушеч. выстрѣла къ W-ту отъ форта Императоръ Александръ I й, чтобы всегда быть готовымъ сняться съ якоря. Для успѣшнѣйшаго выполненія этого важнаго порученія, сообщаю вамъ слѣдующія наставленія:

1) Такъ какъ съ сегодняшняго вечера будетъ зажигаться Толбухинъ маякъ, то вамъ надлежитъ распорядиться такъ, чтобы быть на траверзѣ этого маяка, въ 6 часовъ утра, и полагая, что у васъ ходу будетъ 8 узловъ, вы можете, къ 11 часамъ по полуночи, быть на меридіанѣ Нагаевой банки у Сескара, откуда, продолжать рекогносцировку къ W-ту еще

(*) Не худо бы вспомнить о картофелѣ, рекомендуемомъ врачами: Fontanelli и Bocus, какъ хорошее предохранительное отъ цынги (спекши въ золѣ, употреблять безъ соли).

на три часа, т. е. до 2 часовъ по полудни и должны, имѣя 8 узловъ ходу, находиться въ 14 италіанскихъ миляхъ отъ Гогланда, откуда до якорной стоянки, полагая, что непріятельскія суда стоятъ въ двухъ миляхъ, вы будете находиться днемъ въ 12 миляхъ отъ нихъ, слѣдовательно въ состояніи выполнить порученіе, если не будетъ тумана.

2) Ежели вы, идя къ W-ту, раньше, гдѣ бы то ни было, удостовѣритесь въ существованіи непріятельскихъ судовъ, восточнѣе острова Гогланда, то непремѣнно вамъ слѣдуетъ направить курсъ обратно въ Кронштадтъ.

3) Если застигнетъ васъ туманъ, то курса къ W-ту не продолжать, а идти назадъ осторожнѣе пока не очистится, хотя бы курсъ этотъ велъ васъ обратно на Кронштадтскій рейдъ.

4) Дошедши же до 14 миль отъ Гогланда, слѣдуетъ вамъ возвратиться; и такъ какъ полагать можно что вѣтры будутъ скорѣе SW, W и NW, нежели другіе, то я полагаю, что вы подъ всѣми парусами, не щадя ни лиселей, ни рангоута, помощію паровъ должны имѣть ходу не менѣе 10 узловъ, и можете по этому въ 9 часовъ 30 минутъ быть значительно внутри обыкновеннаго круга Толбухина огня.

5) Пройдя Соммерсъ къ W-ту, если вы допустите, непріятеля на 14 миль отъ себя, то возвращаясь въ Кронштадтъ, полагая ходъ непріятельскихъ судовъ до 12 узловъ, и вашего фрегата 10, у Стирсуддена вы можете быть достигнуты, на что обратите вниманіе.

6, Излишнимъ считаю, смотря по опытности вашей, прибавлять о разныхъ осторожностяхъ при плаваніи безъ огней, въ такое позднее время года, какъ напримѣръ: о всегдашней готовности исправныхъ ло-

товыхъ, о бдительномъ стороженіи съ бомъ-салинговъ и брамъ-реевъ непріятеля или всегдашней готовности вступить въ бой и проч., скажу только, что осторожность и бдительность на морѣ всегда необходимы, но болѣе всего при такихъ обстоятельствахъ, при которыхъ вы теперь отправляетесь для такого важнаго порученія, отъ послѣдствій котораго можетъ зависѣть участь крѣпости Свеаборга.

7) Вы должны слѣдовать въ означенную экспедицію соединено съ фрегатомъ Полканъ и по возвращеніи, донести мнѣ о результатѣ рекогносцировки.

8) Обо всемъ этомъ прошу между собою согласиться.

О буксировкѣ.

Колесному пароходу, назначенному для довольно продолжительнаго буксированія корабля, въ особенности при волненія, слѣдуетъ брать два буксира, которые крѣпить на крестъ, за передніе битеньги, то есть, лѣвый кабельтовъ крѣпить съ правой, а правый кабельтовъ съ лѣвой стороны, для того, чтобы не раздергивать бока парохода.

Крѣпить же кабельтовы на кожухахъ, не совсѣмъ хорошо: это будетъ раздергивать самые кожухи.

Подобныя приготовленія, требуютъ, однако, довольно времени, и по этому полагаю, лучше всего буксировать корабль однимъ толстымъ буксиромъ, подаваемымъ съ парохода, и ходящимъ на большомъ коушѣ, по стропкѣ, взятой вокругъ кормы (*).

Такого буксира въ 15 д. достаточно имѣть на па-

(*) Стропку эту сдѣлать изъ вантъ-троса въ 12 д. съ большими огонами съ обѣихъ концовъ, которые надѣть съ обоихъ сторонъ на кормовыя полярсы.

роходѣ 50 саженъ. Къ нему приплеснивается конецъ въ 4 дюйма и длиною 20 саженъ, а къ этому, тросъ 100 саженъ, $2^1/_2$ дюйма; къ послѣднему же, еще 50 саженъ дипъ-лотлиня, на концѣ котораго маленькое ядро, обшитое кожею, (гирька).

Дабы подавать этотъ буксиръ, надлежитъ кораблю лечь въ дрейфъ, преимущественно съ форъ и гротъ-марселями на стеньгѣ, со спущеннымъ кливеромъ и поставленною бизанью; когда корабль остановится, пароходу слѣдуетъ подходить къ навѣтренному гакаборту, наискось корабля и имѣть на кожухѣ лотлинь съ гирькой, обнесенный вокругъ вантъ и шлюпочныхъ боканцевъ; проходя ютъ корабля бросить на него гирьку съ лотлинемъ, который, будучи соединенъ съ тросами, имѣетъ въ совокупности достаточную длину, чтобы дозволить пароходу описать необходимую дугу и стать впереди корабля, пока тамъ лотлинь переносится въ навѣтренной клюзъ, въ который потомъ и выбирается кабельтовъ въ потребной отъ парохода длинѣ, смотря по состоянію моря. Закрѣпивъ на кораблѣ кабельтовъ, надо тотчасъ заняться укладкою тросовъ, дабы, при внезапной отдачѣ буксира, они свободно, въ слѣдъ за нимъ, могли быть выпускаемы за бортъ.

О снятіи съ мели кораблей.

Дабы помощію парохода снять корабль съ мели, слѣдуетъ поступать слѣдующимъ образомъ:

Отъ корабля, въ разстояніи около 150 саженъ, по надлежащему отъ него направленію, пароходу слѣдуетъ бросить свой становой якорь; потомъ, вытравливая цѣпи, подойти заднимъ ходомъ сколько можно ближе къ кораблю, съ котораго взять и крѣпить пер-

линь, дабы во время работы держаться на желаемомъ мѣстѣ. Когда это сдѣлано, тогда брать съ корабля конецъ пеньковаго каната и его закрѣпить Когда канатъ закрѣпленъ, бросить перлинь и дать тихій ходъ, впередъ, повертывая цѣпь, а на кораблѣ травить канатъ. Когда осталось въ клюзѣ у парохода около 75 саженъ цѣпи, остановить машину, застопорить цѣпь и дать задній ходъ, который и продолжать, пока на кораблѣ, помощію шпиля, канатъ будетъ выбранъ въ тугую.

Когда все это готово, поднять на пароходѣ высокіе пары и приготовить шпиль; потомъ, по данному сигналу, пустивъ машину въ полный ходъ, начать ходить на шпиляхъ на кораблѣ и на пароходѣ.

Наставленія паровымъ судамъ становиться на якорь.

Употребляемыя машинки для отдачи якорей вдругъ съ пертулина и рустова, кажется, далеко не такъ удобны, какъ вообще полагаютъ.

Отдача якоря *мгновенно*, посредствомъ этой машинки, весьма легко можетъ быть причиною, что якорь не вдругъ забереть, или что цѣпь около него запутается; ибо при заднемъ ходѣ, якорь, брошенный *мгновенно*, падаетъ на дно лапою, обращенною къ кормѣ, и на него ложится часть цѣпи. Чтобы этотъ якорь забралъ, онъ долженъ оборотиться на пол круга горизонтально; но это, при положеніи цѣпи по веретену и быть можетъ по самой лапѣ, сдѣлать ему трудно; слѣдовательно, пароходъ остается въ опасности дрейфовать; и лучше бы было вовсе не бросать якоря, чѣмъ бросить его такъ дурно.

Для избѣжанія этого, при заднемъ и при переднемъ

ходѣ, гораздо лучше, для отдачи якоря, травить его сперва на кранъ, и отдавать уже съ крана.

Становясь на якорь въ такихъ мѣстахъ, гдѣ теченіе бываетъ сильное, и гдѣ оно перемѣняется отъ вліянія вѣтровъ, должно, отдавши якорь при заднемъ ходѣ, травить цѣпь сколько можно туже, по направленію якоря; и застопорить ее не ранѣе, какъ выпустивъ покрайней мѣрѣ на длину, равную длинѣ парохода. Сдѣлавъ это, останавливаютъ машину и застопориваютъ цѣпь, которая начинаетъ подергивать пароходъ впередъ, и ослабнувъ, повиснетъ бухтою. Тогда надобно опять, вертя колесы назадъ потихоньку, вытянуть эту бухту. Исполнивъ это, можно быть совершенно увѣреннымъ, что якорь брошенъ не слѣпо и не безполезно.

Дать достаточную длину цѣпи необходимо для того, чтобы пароходъ, при перемѣнѣ теченія или вѣтра могъ поворачиваться около ея бухты, между якоремъ и тѣмъ мѣстомъ, гдѣ онъ при остановленіи машины находился. Излишняя длина цѣпи, не можетъ обременить экипажъ, не замедлить поднятіе якоря, потому что, до разводки въ котлахъ паровъ, довольно времени, чтобы, по желанію, подойти къ якорю.

Въ мѣстахъ гдѣ есть приливы и отливы, и гдѣ къ тому же еще вода постоянно бываетъ мутна, какъ напримѣръ въ Лиссабонѣ, лучше ложиться фертоингъ.

Для этого необходимо однако имѣть вертлюжное кольцо; въ противномъ случаѣ, при снятіи съ якоря нельзя быть увѣреннымъ въ числѣ перевертовъ въ цѣпяхъ, что весьма важно, когда потребно сняться съ якоря. Это непріятное обстоятельство случилось со мною на пароходо-фрегатѣ Камчатка, при снятіи съ фертоинга въ Лиссабонѣ, именно, по неимѣнію вертлюга.

Прибавленіе къ предъидущей статьѣ.

Приходя на рейдъ, при попутномъ вѣтрѣ, дующемъ прямо по противоположному къ сильному теченію румбу, и отдавъ якорь съ переднаго хода, дабы его потомъ не запутать цѣпью, иногда необходимо: не крѣпить, а оставить нѣкоторые изъ прямыхъ парусовъ поднятыми, до тѣхъ поръ, пока теченіе не ослабнетъ до того, чтобы можно было безопасно стоять на одной бухтѣ цѣпи. Эти мѣры необходимы въ мѣстахъ, гдѣ господствуютъ приливы и отливы, и требуются иногда даже у насъ, какъ то, на маломъ Кронштадтскомъ рейдѣ, въ тесноте между купеческими судами, что объясню слѣдующимъ примѣромъ

Шедши съ моря на пароходо-фрегатѣ Камчатка, при свѣжемъ W вѣтрѣ, и приближаясь къ малому рейду, замѣтилъ сильное теченіе отъ О-та, потому что, всѣ суда не смотря на силу вѣтра, стояли носомъ къ О-ту, На фрегатѣ заранѣе, закрѣплены были всѣ паруса. кромѣ форъ-марселя, у котораго одни фалы были отданы, но шкоты оставлены до мѣста вытянутыми форъ-брамсель же былъ просто взятъ на гитовы. Отдавъ якорь съ переднаго хода, и вытравивъ какъ слѣдуетъ, 75 саженъ цѣпи, фрегатъ, не смотря на то что свѣжій вѣтеръ дулъ съ кормы въ отданные паруса, все таки началъ, отъ теченія, пятиться назадъ, что продолжалось, пока не поставлены были форъ-марсель, брамсель, и наконецъ форъ-трисель, подъ которыми фрегатъ остался, до тѣхъ поръ, какъ теченіе отъ О-та не уменьшилось до того, что можно было, безопасно, стоять на бухтѣ отъ цѣпи, что продолжалось болѣе 4-хъ часовъ, при неизмѣняющейся силѣ W-го вѣтра.

О ПРІЕМѢ ДЕССАНТА И НѢКОТОРЫХЪ РАСПОРЯЖЕНІЯХЪ ВО ВРЕМЯ НАХОЖДЕНІЯ ВОЙСКЪ НА ОТРЯДѢ.

5-го Мая.

При перевозкѣ десанта, предлагаю къ исполненію гг. командирамъ судовъ, ввѣреннаго мнѣ отряда, слѣдующее:

1) Когда будетъ сдѣланъ сигналъ: — «приготовить гребныя суда для пріятія, или своза десанта», — то съ гребныхъ судовъ слѣдуетъ снять всѣ излишнія тяжести, рангоутъ и паруса, гребцовъ имѣть половинное число и назначить, на каждое гребное судно, по офицеру, или гардемарину. Всѣми же гребными судами, отъ каждаго корабля, или парохода, назначить завѣдывать: одного штабъ-офицера, или одного изъ вахтенныхъ начальниковъ.

2) Имѣть расторопныхъ, двухъ, баковыхъ матросовъ на каждомъ гребномъ суднѣ, на случай, если суда эти буксируемы будутъ винтовыми канонерскими лодками; чтобы люди эти умѣли, по морскому, закрѣпить, принять или отдать вовремя буксиры.

3) Становясь на буксиръ, слѣдуетъ, чтобы шлюпки большаго размѣра, были передовыми, а самыя мелкія,

должны быть послѣдними, къ хвосту буксира. Такимъ же порядкомъ, гребнымъ судамъ становиться у пристаней, назначенныхъ для пріема десанта, такъ какъ впереди этихъ гребныхъ судовъ, кормами обращенныхъ къ пристани, будутъ на якорѣ расположены винтовыя лодки назначенныя ихъ буксировать, съ десантомъ, по кораблямъ.

4) Каждаго изъ офицеровъ, на гребныхъ судахъ, снабдить ярлыкомъ, на которомъ выставить: сколько каждое гребное судно должно принять десанта; и подтвердить, чтобы, не смотря ни на какія приказанія постороннихъ лицъ, въ это время, не принимать ни одного человѣка болѣе означеннаго числа, и никакихъ вещей, кромѣ ружей и аммуниціи.

5) На каждомъ кораблѣ въ тѣхъ бортахъ нижняго дека, гдѣ по усмотрѣнію командировъ, будетъ удобно принимать войска, имѣть навѣсные трапы, или временно-набитыя ступеньки, или наконецъ, подвѣшенные на концахъ, люки, чтобы принимать и ссаживать войска заразъ, въ нѣсколькихъ мѣстахъ, а не по однимъ сходнымъ корабельнымъ трапамъ.

6) По пріемѣ на суда войскъ, оружіе, аммуницію и багажъ, размѣстить по удобству и усмотрѣнію командировъ судовъ, и строго выполнить статьи: 847, 848, 849 и 852 морскаго устава о десантахъ.

7) Имѣть, въ каждой палубѣ по 10-ти старыхъ матросовъ со стороны, которые могли бы служить солдатамъ проводниками въ ихъ нуждахъ вообще; иначе, десантъ, не зная вовсе распоряженія кораблей, можетъ завести безпорядки.

8) Чтобы устранить напрасную ходьбу по кораблю, необходимо имѣть для десанта, въ 4-хъ мѣстахъ, каждой палубы, въ кадкахъ прѣсную воду; для этого

полагаю, удобно употребить отпускаемые, въ военное время, на тотъ же предметъ, ушаты.

9) Непремѣнно давать солдатамъ теплый обѣдъ и ужинъ, еслибъ даже для этого потребовалось имѣть огонь въ камбузѣ, съ утра и до вечера.

О выходѣ кораблей на рейдъ; объ отправленіи ихъ въ море, для практическихъ занятій.

8-го Мая.

Вслѣдствіе приказанія Его Высочества Генералъ-Адмирала, предписывается гг командирамъ линейныхъ кораблей, ввѣреннаго мнѣ отряда, слѣдующее.

1) Тотчасъ по изготовленіи кораблей, выйтти на большой рейдъ и, ставъ тамъ антрстно, по данной диспозиціи, принять порохъ и остальную провизію.

2) Послѣ этихъ пріемовъ, идти отдѣльно въ море и, держась около Красной горки, заняться практикою команды по всѣмъ частямъ;—привести всѣ росписанія въ надлежащій порядокъ, или короче: заняться усовершенствованіемъ команды, какъ и приведеніемъ кораблей во всѣхъ отношеніяхъ, въ настоящій видъ; окрашеніе же можно оставить до болѣе удобнаго времени.

3) Предоставляется по вечерамъ, становиться на якорь, дабы командѣ дать надлежащій отдыхъ.

4) Практическія занятія эти продолжать до 18-го Мая; а потомъ, съ утра идти къ W-ту и стараться, по возможности скорѣе придти на Свеаборгскій рейдъ, гдѣ и стать на якорь, по способности, не стѣсняя другъ друга, и фарватера, для свободнаго входа на рейдъ пароходнаго отряда.

5) Во время стоянки на Свеаборгскомъ рейдѣ, заниматься по усмотрѣнію гг. командировъ—и привести корабли, и гребныя суда, въ надлежащій видъ, для пріема десанта, съ утра, 28-го числа, сего Мая мѣсяца, — и приготовить буксиры наканунѣ.

6) Безъ офицеровъ людей въ Гельсингфорсъ не отпускать.

7) Посылаемые на берегъ нижніе чины, безъ исключенія, должны быть одѣты опрятно.

8) Запретить имъ шататься по рынкамъ

9) Имѣть поочередно, съ двухъ кораблей, по одной дежурной шлюпкѣ при офицерѣ и нѣсколькихъ унтеръ-офицерахъ, для присмотра за порядкомъ у набережной.

10) Запретить нижнимъ чинамъ оставаться на берегу послѣ 8-ми часовъ вечера.

11) На ночь всегда подымать гребныя суда на боканцы, — или отдѣлять ихъ отъ воды.

12) Завести порядокъ, чтобы вся команда и гребныя суда непремѣнно находились при своихъ судахъ въ назначенные для завтрака и обѣда часы.

О дурномъ управленіи гребными судами при входѣ ихъ въ гавань,

13 Мая.

Вчерашняго числа замѣчено мною, что катеръ съ одного изъ кораблей, вошедши подъ всѣми парусами въ ворота Кронштадтской купеческой гавани, съ полнаго расхода наткнулся на два конца, взятые за стѣнку, съ кормы большаго купеческаго судна, при чемъ разумѣется, катеръ остановился, и фокъ-мачта его едва не сломалась. Послѣ этого, на катерѣ слышенъ былъ крикъ многихъ матросовъ: давай ножъ,—обрѣжь,—от-

дай конецъ и проч.»—но, изъ этого шума, ничего не вышло, пока я самъ не приказалъ катеру срубить мачты и взять весла. Едва успѣлъ онъ это сдѣлать, какъ въ тѣ же ворота пролетѣлъ другой катеръ, нагруженный донельзя народомъ, въ самой грязной одеждѣ, и тѣ же самые, не морскіе, пріемы опять повторились.

Дабы впредь избѣгнуть подобныхъ случаевъ, прошу прочесть мои приказы, отданные въ кампаніи 1855 года, относящіеся до управленія шлюпками; и при томъ еще наблюдать, чтобы, при отправленіи отъ борта, шлюпки были опрятны и все на нихъ аккуратное; иначе, ни къ чему полезному не поведетъ наше, такъ называемое, практическое плаваніе.

Росписаніе десанта по отряду.

18 Мая.

При этомъ объявляется, по ввѣренному мнѣ отряду, вѣдомость: сколько каждый корабль и фрегатъ долженъ помѣстить десанта и тяжестей, въ 1 рейсъ; — на какихъ перевозныхъ судахъ, и въ какомъ числѣ, доставлять десантъ отъ пристани на суда и какія винтовыя лодки, должны буксировать эти суда отъ пристани.

ВѢДОМОСТЬ.

Сколько каждый корабль, фрегатъ и транспортъ должны помѣстить десанта и тяжестей въ 1-й рейсъ.

На какихъ переволокныхъ судахъ и въ какомъ числѣ, достоплять десантъ отъ пристани на суда и какія винтовыя лодки должны буксировать

Пароходо фрегатъ Рюрикъ.

Начальника дивизіи, бригаднаго командира гренадерскаго Его Величества Короля Прусскаго полка, чиновниковъ штабовъ: Дивизіоннаго; Бригаднаго и Прусскаго полка, писарей и музыкантовъ.

На своихъ кожуховыхъ ботахъ и катерахъ.

Итого	
Генераловъ.	2
Штабъ-офицеровъ . .	1
Оберъ-офицеровъ. . .	10
Нижнихъ чиновъ. . .	60
	73

ГРЕНАДЕРСКАГО ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА КОРОЛЯ ПРУССКАГО ПОЛКА.

Корабль Полтава.

1-й баталіонъ, 1-ю стрѣлковую роту, полковой штабъ и слабосильную команду.

На баркасѣ . . . 60 ч.
— 2-хъ бол. кат. 70 »
— » малыхъ. 50 »

Итого	
Офицеровъ.	10
Нижнихъ чиновъ . .	870
	880

На 2-хъ кан. лод. 400
— 3-хъ порт. бар. 210
винтовая лодка Сорванецъ.

Фрегатъ Полканъ.

2-й баталіонъ, въ числѣ:
Офицеровъ 10
Нижнихъ чиновъ . . 660
670

На баркасѣ 100 ч.
— 2-хъ бол. кат. 80
— 2-хъ мал. — 70
— 2-хъ кан. лод. 400
винтовая лодка Хватъ.

Пароходо-фрегатъ Храбрый.

3-го баталіона: 11-ю и 12-ю роты, 2-ю и 3-ю стрѣлковыя; телегу и бричку 2.
Офицеровъ. 9
Нижнихъ чиновъ . . 537
546

На 2-хъ кож. бот. 140
— 2-хъ десяткахъ 60
— 1-мъ катерѣ. 30
— 1-ой кап. лод. 200
— 1-мъ порт. бар. 70
винтовой лодки Щеголь.

Пароходо-фрегатъ Грозящій.

3-го баталіона: 9-ю и 10-ю роты, и команду хлѣбопековъ гренадерскаго Эрцъ-Герцога Франца Карла полка, въ числѣ:
Офицеровъ. 12
Нижнихъ чиновъ . . 604
616

На 2-хъ ботахъ 140
— 1-ой десяткѣ 25
— 1-мъ катерѣ 35
— 1-ой кан. лод. 200
— 2-хъ порт. бар. 140
— 2-хъ — кат. 60
винтов. лодк. Забіяка.

ГРЕНАДЕРСКАГО ПРИНЦА ФРИДРИХА НИДЕРЛАНДСКАГО ПОЛКА.

Пароходо-фрегатъ Богатырь.

Полковой штабъ, музыкантовъ, слабосильную команду и 3-го баталіона 9-ю и 10-ю роты, въ числѣ:
Офицеровъ. 10
Нижнихъ чиновъ . . 595
605 и

На 2-хъ катер. 60ч.
— 2-хъ кан. лод. 400
— 2-хъ пор. бар. 145

винтовая лодка Булавъ.

Телѣга . . . . . 1.
Кабріолетъ штабъ Доктор. 1.

Пароходо-фрегатъ Смѣлый.

3-го баталіона: 11-ю и 12-ю роты и 3-ю стрѣлковую, въ числѣ:

Офицеровъ.	7
Нижнихъ чиновъ . .	568
	575

На 2-хъ ботахъ 150ч.
— 2-хъ катер. . 60
— 1-йканон.лод.200
— 2-хъпор.барк.140
винт. лодка Болгуръ.

Телѣгъ. . . . . 2.
Коляска . . . . . 1.

Пароходо-фрегатъ Отважный.

2-го баталіона: 6-ю и 8-ю роты, въ числѣ:

Офицеровъ.	7
Нижнихъ чиновъ . .	590
	597

На 2-хъ ботахъ 130ч.
— 1-мъ катерѣ. 35
— 2-хъпорт.бар.160
— 1-мъ — кат. 50

и сверхъ того:

Коляску, бричку и телѣгу, принадлежащія Начальнику Дивизіи 3

Пароходо-фрегатъ Олафъ.

1-го баталіона: 2, 3 и 4 роты въ числѣ:

Офицеровъ, ...	6
Нижнихъ чиновъ. . .	595
	601
Коляска	1.

На 2-хъ ботахъ 90ч.
— 2-хъ катер. . 50
— 1-й кан. лодк. 200
— 2-хъпор.барк.140
— 2-хъ катерах. 90
винт. лодка Ингачъ.

Проходо-фрегатъ Камчатка.

1-го и 2-го баталіоновъ 1 и 5 роты, 1-ю стрѣлковую, и команда хлѣбопековъ гренадерскаго фельдмаршала князя Барклая-де-Толли полка, въ числѣ:

Офицеровъ	6
Нижнихъ чиновъ . .	597
	603

На 2-хъ бол. кат. 60
— 1-мъ яломъ— 20
— 2-хъ кан. лод. 400
— 2-хъ порт. бар. 123
винт. лодка Пострѣлъ.

итого
гребныхъ судовъ—31
гребн. кан. лодокъ 12
винт. лодокъ — 7

Транспортъ Або.

Команду, находящуюся при грузѣ въ числѣ 25 нижнихъ чиновъ, 6 ящиковъ изъ коихъ: 2 ящика казенныхъ съ аптекою и 4 денежныхъ; коляска и дрожки.

Транспортъ Америка.

Лошадей 30, конюховъ 35 челов., 3-ря экипажа, коляска, бричка и телѣга старшаго дивизіоннаго адъютанта,—казенный канцелярскій ящикъ и 2 телѣги.

Предлагаю гг. командирамъ

1) Нынѣ же озаботиться о принятіи въ свое завѣдываніе, назначенныхъ по вѣдомости, приложенной къ предъидущему приказу, гребныя канонерскія лодки и портовыя суда, которыя, по окончаніи перевозки войскъ, поручить командирамъ винтовыхъ лодокъ, для отвода ихъ къ пристани.

2) Эти лодки и тяжести принять завтра, т. е. 19-го числа.

3) Самая посадка войскъ начнется 20-го числа, въ 7-мь часовъ утра, а гребнымъ судамъ прибыть къ пристани къ 6-ти часамъ утра.

4) Общее распоряженіе, при перевозкѣ войскъ, надъ винтовыми лодками, поручается командиру винтовой лодки Шалунъ, капитанъ-лейтенанту Левицкому.

5) При перевозкѣ и по принятіи дессанта, вполнѣ руководствоваться морскимъ уставомъ: *о дессантѣ.*

6) Общій надзоръ за установкою лодокъ и судовъ у пристани, во время посадки войскъ, поручается капитану 1-го ранга Валронту.

О соблюденіи порядка на берегу.

27 Мая.

Вчерашняго числа, замѣчено мною, нѣсколько матросовъ, валяющихся на улицѣ, передъ питейнымъ домомъ, у набережной, въ совершенно пьяномъ видѣ.

Если бы, назначаемые въ дежурство гг. офицеры находились при своихъ мѣстахъ, то для отстраненія подобныхъ неблагопристойныхъ сценъ, могли бы быть приняты мѣры, т. е. нетрезвые отведены на свои шлюпки, гдѣ и содержались бы, пока не отвалятъ; но, какъ съ корабля В. . и пароходо-фрегата Б. . . дежурныхъ офицеровъ, при своихъ шлюпкахъ, не было, то предписываю, назначенныхъ въ дежурство, арестовать на два дня, дабы хотя этимъ, впредь положить конецъ подобнымъ отвратительнымъ представленіямъ, почти ежедневно дѣлаемымъ въ Гельсингфорсѣ нижними чинами, ввѣреннаго мнѣ отряда.

О просушкѣ мокраго платья, брезентовъ и проч.

5 Іюня.

3 Іюня, идя съ ввѣреннымъ мнѣ отрядомъ, изъ Кронштадта въ Котку, на пути нѣсколько разъ шелъ проливной дождь, потомъ погода прояснилась и былъ умѣренный вѣтеръ; но не смотря на это, ни на одномъ суднѣ, не было развѣшено для просушки что нибудь изъ мокраго платья, брезентовъ, чехловъ и проч. Стараться же просушивать что́бы то ни было, не подымая выше планшерей, вовсе ни съ чѣмъ не сообразно; а потому предписываю, послѣ дождя, не теряя ни минуты, просушивать, какъ слѣдуетъ, всѣ мокрыя вещи, какъ казенныя, такъ и собственныя.

О происшествіи съ 4-хъ весельнымъ яломъ съ парохода О....

5 Іюня.

Несчастіе случившееся съ 4-хъ весельнымъ яломъ съ пароходо-фрегата О...., доказываетъ малое вниманіе къ моимъ наставленіямъ, сдѣланнымъ втеченіе кампаніи 1855 года о томъ, какъ устроить и содержать на гребныхъ судахъ: паруса, шкоты, рангоутъ и проч. также о томъ, какъ управляться подъ веслами и парусами.

Невниманіе къ наставленіямъ объ устройствѣ и содержаніи гребныхъ судовъ доказывается, ежедневно проходящими мимо флагманскаго фрегата гребными судами, съ запачканными парусами, рангоутами и веслами; невниманіе же, ко всему сказанному объ управленіи шлюпками, доказывается вчерашнимъ несчастнымъ случаемъ, съ вышеупомянутымъ яломъ, —

случай могущій убѣдить, даже самаго закоснѣлаго противника всѣхъ усовершенствованій, въ справедливости тѣхъ изъ моихъ замѣчаній, въ которыхъ я старался доказать неудобство, какъ и несчастныя послѣдствія, отъ употребленія ординарныхъ шкотовъ, въ особенности на самыхъ малыхъ гребныхъ судахъ, какъ и пагубные случаи, отъ несоразмѣрнаго количества чугуннаго баласта, отпускаемаго на гребныя суда.

Излишнимъ считаю вмѣнять въ обязанность гг. командирамъ чтеніе приказовъ моихъ за 1855 годъ,— а представляю имъ дозволять управляться, ввѣренными гребными судами, съ прежнею неосторожностію и неискусствомъ, въ надеждѣ, что нѣсколько подобныхъ еще случаевъ, какъ затопленіе яла, — который едва могли найти на днѣ моря втеченіи двухъ сутокъ, — и потеря при этомъ 1-го человѣка, послужатъ имъ лучшимъ убѣжденіемъ въ справедливости моихъ замѣчаній и, останутся навѣрно въ ихъ памяти тверже, всякого рода наставленій, которыя не могутъ быть подтверждаемы фактами, опытами, или примѣрами, подобно тому, какъ могутъ это дѣлать учителя въ классахъ.

О мытьѣ шлюпочныхъ парусовъ.

На нѣкоторыхъ судахъ отряда, шлюпочные паруса моются съ привязанными рейками, чего отнюдь не слѣдуетъ допускать, потому что, послѣ мытья, невозможно ихъ полоскать, и при такой методѣ, остается около рейка поясъ, всегда гораздо грязнѣе остальныхъ частей паруса; бензеля и шнуры также скоро совершенно бѣлѣютъ, распускаются и принимаютъ видъ весьма неблагообразный; а потому, предписываю, подобнаго рода мытье строго воспретить.

Непріятный видъ шлюпочнаго паруса, съ темнымъ поясомъ къ низу отъ рейка, или поднятый съ сезнями висящими на рейкахъ, можно отвратить, если, къ рейковымъ парусамъ, сшить парусинные чехлы, съ шкертиками, а къ косымъ — мѣшечки Взамѣнъ же употребляемыхъ пеньковыхъ сезней, постоянно привязанныхъ къ рейкамъ, и перетирающихъ заранѣе парусъ, сшить изъ старой парусины широкія шлейки, или сезни. Отъ этихъ двухъ простыхъ мѣръ, паруса могли бы служить гораздо дольше, нежели нынѣ, и въ ростерныхъ брезентахъ, включающихъ въ совокупности значительный капиталъ, не состояло бы той необходимости, которую многіе теперь полагаютъ; содержать же безъ чехловъ паруса въ должной чистотѣ, почти невозможно. Подобные чехлы и шлейки давно имѣются на моемъ катерѣ

О виндзейляхъ.

7 Іюня.

Замѣтивъ, что виндзейли, которые, къ моему удивленію, по штату имѣютъ внутри, наглухо пришитые желѣзные обручи, — моются вмѣстѣ съ ними, отчего выходитъ, что мытье производится совершенно напрасно, ибо послѣ него, бываетъ видна чистота на парусинѣ только на срединѣ между обручами; и такъ какъ кромѣ этого, отъ подобнаго мытья, остаются еще на виндзейляхъ, сверху и снизу обручей широкія пояса отъ ржавчины, грязно-краснаго цвѣта, то ясно, что передъ мытьемъ, слѣдуетъ ихъ отпарывать, пришивая не ранѣе, какъ когда парусина совершенно высохнетъ.

Безобразные виндзейли, въ особенности за границею, стоя рядомъ съ судами другихъ націй, не долж-

ны быть терпимы, и поэтому необходимо имѣть ихъ, не только скроенными, какъ слѣдуетъ, но вооруженными и вымытыми, какъ можно лучше. Чтоже касается до виндзейлей съ желѣзными обручами, внутрь вшитыми, то совѣтовалъ бы никогда подобныхъ не употреблять, такъ какъ они ничто иное, какъ разореніе для казны, и могутъ портить репутацію военнаго судна; но ежели уже отпускаются изъ порта такіе, то совѣтовалъ бы обручи снять и, очистивъ ихъ отъ штатной парусинной клетени, выкрасить сурикомъ, и когда высохнутъ, — обернуть тщательно парусиною, на которую потомъ положить изъ юзена клетень, и прихватить ихъ къ виндзейлю, помощію привязанныхъ снаружи, противу каждаго обруча, 4-хъ шхертиковъ, изъ шестерика. Имѣя подобные шхертики, удобно когда нужно, въ моментъ времени, привязать или отвязать всѣ обручи. Отъ этихъ мѣръ, виндзейли наши примутъ совершенно другой видъ, и будутъ походить на употребляемые всѣми морскими націями.

Замѣчу еще, что обручи гораздо удобнѣе имѣть деревянные, какъ на параходо-фрегатѣ Камчатка, въ которыхъ послѣ 15-тя лѣтней службы, не имѣется никаго поврежденія.

Наставленіе винтовымъ судамъ, при съемкѣ съ якоря.

16-го Іюня.

Всякое движеніе и работа, на военномъ суднѣ, должны быть выполнены въ возможной скорости, не смотря, одинъ ли находится корабль, — или въ эскадрѣ; а потому, на винтовыхъ судахъ, сидящихъ въ водѣ значительно больше колесныхъ, необходимо, при съемкѣ съ якоря, когда нѣтъ теченія, и желая уклонить суд-

но подъ вѣтеръ около 8-ми румбовъ или болѣе, никогда не довольствоваться поднятіемъ одного кливера и бомъ-кливера; ибо ежели вѣтеръ не очень свѣжъ, то глубоко-сидящій корабль, съ острою носовою подводною частію и большимъ его грепомъ, не уклониться этими парусами подъ вѣтеръ, съ должною скоростію; а поэтому, слѣдуетъ всегда употреблять всѣ передніе прямые паруса, обрасопливая ихъ, какъ на парусномъ суднѣ, снимающемся съ якоря, и въ помощь имъ, поднимать стаксель и кливера, употребляя для этого, поднятый до мѣста, форъ-брамсель и марсель; а въ тихую погоду, даже фокъ, съ раздернутыми только гордепями, поднимая въ подобныхъ случаяхъ, безъ спроса, или сигнала, одинъ форъ-брамъ-рей, еслибы реи эти на эскадрѣ не были подняты.

Ясно, что имѣя достаточное число свободныхъ людей, для постановки и уборки этихъ трехъ прямыхъ парусовъ, скорое и красивое управленіе ими, не подлежитъ сомнѣнію; и навѣрно, можно сказать, что корабль будетъ уклоненъ, на желаемый румбъ, гораздо скорѣе, нежели при употребленіи однихъ только стакселей. Притомъ же постановка всѣхъ парусовъ, могущихъ, хотя немного способствовать скорѣйшему исполненію желаемаго движенія, — безспорно, бываетъ со стороны наблюдаемо всѣми, кто привыкъ судить о надлежащемъ управленіи военнымъ судномъ; а всякое медленное движеніе, когда ово совершенно зависитъ отъ насъ самихъ, не можетъ составить никому репутаціи маневрировать искусно, стройно и скоро. Тогда только практическое наше плаваніе, стоющее правительству такъ дорого,—не будетъ безполезно.

О буксирахъ и просушкѣ ихъ

Замѣчено мною, что съ паровыхъ судовъ, буксирующихъ линейные корабли, подано бываетъ иногда по 4 буксира, что не слѣдуетъ дѣлать, кромѣ развѣ по необходимости; такъ какъ употребленіе такого числа кабельтововъ, навѣрно поведетъ къ тому, что сперва лопнетъ съ одной стороны одинъ изъ двухъ, а вслѣдъ за тѣмъ, съ той же стороны, непремѣнно и другой.

Передъ взятіемъ на буксиръ корабля, слѣдуетъ гг командирамъ условиться: чтобы буксиры были подаваемы съ того судна, на которомъ имѣются настоящей толщины кабельтовы, и болѣе 2-хъ буксировъ не употреблять; ибо когда 12-ти и 13-ти дюймовые кабельтовы крѣпки, то они достаточны, дабы буксировать, даже загруженный линейный корабль. Кромѣ этихъ буксировъ, необходимо еще имѣть два перлиня, между собою соединенныхъ, и ежели можно, скобами, какъ напримѣръ на пароходѣ Рюрикъ, которые брать по срединѣ между буксирами, прихвативъ его (*) на буксируемомъ кораблѣ подъ эзельгофтомъ бушприта, то есть, въ такомъ случаѣ, когда корабль находится на буксирѣ у корабля, снабженнаго винтовымъ двигателемъ.

На буксирующихъ же винтовыхъ корабляхъ, слѣдуетъ перлинь этотъ прихватывать за гикъ, или кормовые боканцы, дабы, при крутыхъ заворотахъ, онъ не могъ попадать въ винтъ, или задѣть за мартынъ-гикъ и штоки отъ якорей буксируемаго корабля. Ясно, что эти два соединенные перлиня, по ихъ длинѣ, служить будутъ непрерывнымъ сообщеніемъ между обоими судами, на случай, напримѣръ, перемѣны лопнувшаго буксира.

(*) Я говорю: «его» — такъ какъ соединенные между собою, они составляютъ—одинъ длинный перлинь.

3.

На кабельтовы эти, равно какъ и на всѣ вообще промокшія снасти, слѣдуетъ обращать большое вниманіе, и чѣмъ толще снасть, тѣмъ сбереженіе ея важнѣе, потому что отъ лопанія ихъ, непремѣнно могутъ воспослѣдовать гораздо важнѣйшія несчастія, нежели отъ лопанія тонкихъ; и поэтому, надлежитъ, не пропуская минуты, совершенно просушивать эти снасти тотчасъ, какъ въ нихъ миновалась надобность.

Но гдѣ, напримѣръ, стоя на рейдѣ, или будучи подъ парусами, просушить два или три кабельтова, бывшихъ въ водѣ, положимъ нѣсколько дней сряду? На рострахъ, шканцахъ, или на ютѣ они мѣшаютъ всякой работѣ, мытью палубъ и проч ,—поэтому то, обыкновенно, они наматываются на свои вьюшки, и это, къ сожалѣнію, часто въ совершенно сыромъ состояніи; и какъ мнѣ не случилось еще, послѣ сдѣланныхъ уже трехъ рейсовъ съ дессантомъ, видѣть на отрядѣ, поднятыхъ выше сѣтокъ для просушки кабельтововъ, служившихъ буксирами,—то предписываю: ставъ на якорь, тотчасъ по уборкѣ корабля, приступить къ надлежащей просушкѣ этихъ дорогихъ и важныхъ снастей, слѣдующимъ образомъ: разложить кабельтовы въ бухты, вдоль шканцевъ, по обѣимъ сторонамъ такъ, чтобы приподнявъ ихъ на гротъ и бизань сей таліхъ, они помѣщались между мачтами. Въ этомъ положеніи, они не могутъ мѣшать ученію парусами и просушкѣ даже гротъ-триселя; въ морѣ же, вися на этомъ мѣстѣ, не помѣшаютъ ставить паруса, не болѣе, какъ этому мѣшаетъ бѣлье подымаемое послѣ мытья, между этими же мачтами.

Ежели послѣ, или передъ подъемомъ для просушки кабельтововъ, пошелъ бы дождь, въ такомъ случаѣ,

все таки ихъ поднять; потому что, во время дождя, имъ лучше висѣть на воздухѣ, нежели лежать на палубѣ, или въ рострахъ, гдѣ ихъ не продуваетъ.

Все вышесказанное относится также къ лопарямъ отъ сей и нокъ талей, которыя, какъ дорогія и важныя снасти, можно было бы сберегать отъ вреднаго вліянія мокроты, гораздо болѣе, нежели по наше время это дѣлается, еслибъ для этого руководствоваться простымъ и дешевымъ средствомъ, введеннымъ на двухъ судахъ: на параходо-фрегатѣ Рюрикъ, тому назадъ нѣсколько лѣтъ, и на кораблѣ Выборгъ, въ нынѣшнемъ году.

О невыгодахъ употребленія кадокъ для снастей.

4.

Необходимо обратить бо́льшее вниманіе на тѣ снасти, которыя, до этихъ поръ, мы считаемъ необходимымъ хранить въ кадкахъ. Кадки, хотя и снабжены рѣшетчатыми днами, были и останутся всегда, вреднымъ хранилищемъ снастей; ибо, длинная снасть, которую, по ея длинѣ, можно сказать, скучно часто просушивать, подвергается въ кадкѣ, въ особенности въ тепломъ климатѣ, весьма скоро порчѣ, или гніенію.

На пароходѣ Камчатка никогда не имѣлось кадокъ, не смотря на то, что тамъ кать-лопарь не короче фрегатскаго.

Слѣдуя этому примѣру, капитанъ Таубѣ, на винтовомъ фрегатѣ Полканъ, въ 1855 году, уничтожилъ кадки отъ кать-лопарей такъ какъ они сберегаются гораздо лучше, способомъ, употребляемымъ на пароходо-фрегатѣ Камчатка уже 16 лѣтъ для уборки фока-брасовъ. Кромѣ этого, снасти такъ убранныя, не требуютъ, чтобы ихъ послѣ дождя просушивали,—а высыхаютъ сами собою на своихъ мѣстахъ.

Распространяться же, о затрудненіяхъ провѣтрива-

нія жесткаго лопаря, сложеннаго въ кадкѣ, считаю излишнимъ.

О сбереженіи бѣгучаго такелажа

5.

Дабы марсафальные лопаря, какъ и всѣ бѣгучія снасти вообще, могли служить дольше и, чтобы можно было надѣяться на постоянную ихъ крѣпость,— весьма полезно переводить лопаря въ блокахъ черезъ нѣсколько времени, отрубая для этого, отъ коренныхъ кнопвъ, по одному, или по два фута; отъ этого, они будутъ прилегать свѣжею, не потертою еще частію лопаря, къ шкивамъ.

Поступивъ во время плаванія вокругъ свѣта, такимъ образомъ, со всѣмъ бѣгучимъ такелажемъ, я возвратился въ Кронштадтъ, съ продѣтыми еще въ этомъ портѣ марсафальными лопарями, имѣя при концѣ похода, ходовые концы наставленными, только на длину: отъ палубы до верхнихъ блоковъ марса-фаловъ.

О ростерныхъ брезентахъ и чехлахъ для гребныхъ судовъ.

6.

Надлежитъ озаботиться, чтобы на линейныхъ кораблях и фрегатахъ, тѣ брезенты, которыми на ростратахъ, въ походѣ покрываются гребныя суда, были всѣ выкрашены; такъ какъ суда эти бываютъ видны, гораздо выше коечныхъ сѣтокъ. Нынѣ же употребляемые сѣраго цвѣта брезенты, раздувающіеся при свѣжемъ вѣтрѣ высоко надъ рострами, совершенно портятъ наружный видъ, даже самаго краснаго ко-

рабля; почему необходимо было бы ихъ превратить въ настоящіе чехлы, съ надлежащими приборами, какъ то: лактросами и шхертами, дабы можно было по морскому ихъ зашнуровывать,—сохраняя тѣмъ, и подъ парусами, сколь возможно опрятный видъ корабля снаружи; такъ какъ въ морѣ, наблюдаютъ за нами, иногда большое число знатоковъ, нежели при якорной стоянкѣ.

О крѣпленіи парусовъ въ морѣ.

7.

Правиломъ поставить, будучи въ морѣ, всѣ паруса крѣпить совершенно съ такою же акуратностію, какъ и на якорѣ; и чтобы, при частомъ и торопливомъ разрѣзываніи каболокъ, у триселей и кливеровъ ножами, избѣгнуть лишней траты ворсы и порчи парусовъ, крѣпить ихъ походными, постоянными, надежными сезнями, изъ тонкаго троса.

Брамъ и бомъ-брамсели, крѣпить въ морѣ не иначе, какъ съ рубашкою у стеньги,—подобно, какъ на якорѣ крѣпятся марсели.

Стакселей и кливеровъ, при уборкѣ не дозволять закутывать кое-какъ; потому что, крѣпить парусъ хорошо, весьма легко и просто, показавъ только одинъ разъ, а пріучивъ команду крѣпить что-либо дурно, трудно потомъ отучить ее; притомъ же, въ морѣ, военное судно, съ закрѣпленными какъ попало парусами, и часто хуже чѣмъ на встрѣчающихся купеческихъ судахъ, означаетъ безпорядокъ и не рекомендуетъ военное судно въ мнѣніи мимо-проходящихъ моряковъ всѣхъ возможныхъ націй, у которыхъ, на судахъ, стоитъ замѣтить: постоянную правильность

положенія верхнихъ рей и, чрезвычайно чистую уборку, всѣхъ мелкихъ, прямыхъ и косыхъ парусовъ

Еще о соблюденіи порядка на берегу.

Строго приказать, чтобы нижніе чины, на улицахъ, набережной, или въ гребныхъ судахъ, отнюдь не занимались закусками. Также запретить имъ сидѣть на лѣстницахъ кабаковъ, лавокъ, и частныхъ домовъ,—держа въ одной рукѣ булку, а въ другой цѣлую селедку, какъ мнѣ неоднократно приходилось замѣчать. Отвратительнѣе этого, едвали можно себѣ что нибудь представить, и подобная, нищенская поза военнаго матроса, заставитъ непремѣнно всѣхъ постороннихъ заключить, что нижніе чины, отправленные на берегъ, были голодные; и что, вѣроятно ихъ на флотѣ, кормятъ весьма скудно.

2.

Предписываю гг. офицерамъ, какого званія бы ни-были, также и гардемаринамъ, когда они бываютъ на берегу, непремѣнно осматриваться; и замѣтивъ какой нибудь безпорядокъ между нижними чинами на улицахъ, отнюдь не отворачиваться въ ложномъ убѣжденіи, что: «не его дѣло, — а дѣло дежурнаго съ эскадры офицера»; такъ какъ, отъ подобнаго равнодушія къ общему порядку, происходятъ не рѣдко передъ глазами публики города Гельсингфорса, разныя неблагопристойныя сцены.

3.

Наблюдать, чтобы фуражечные чехлы у гардемаринъ и кадетъ, равно какъ у воспитанниковъ Штур-

манскаго училища, были бы гораздо опрятнѣе, нежели нынѣ мною замѣченные; и пока у каждаго не будутъ чехлы чистые, бѣлые и накрахмаленные, никого изъ нихъ на берегъ не увольнять.

Правило, какъ исполнять сигналъ; «развести, по эскадрѣ свѣжую провизію».

У острова Сескаря, пріемъ свѣжаго мяса, съ пароходо-фрегата Х....., на весь отрядъ, продолжался 3 часа времени, что слишкомъ уже медленно; почему прошу гг. командировъ, стоя на якорѣ, или находясь подъ парусами, и увидавъ идущее къ эскадрѣ судно, на которомъ извѣстно что находится свѣжая провизія,— изготовить заранѣе шлюпку, которая тотчасъ могла бы отвалить, когда, на подходящемъ пароходѣ, поднимутъ позывные вымпела того корабля, на который онъ намѣренъ сдать провизію.

Гг. же командирамъ пароходовъ, отправленныхъ съ отряда за провизіею, предписывается, по сдѣланному отъ флагмана сигналу: «развести по эскадрѣ свѣжую провизію, или что бы то ни было,» подходить къ судамъ поочередно, начавъ всегда съ навѣтреннаго,— на якорѣ ли, подъ парусами ли, находится эскадра, и поднимать заблаговременно позывные вымпела того судна, на которое слѣдуетъ сдать свѣжую провизію, или что либо другое.

При такомъ распоряженіи, на пароходѣ, пришедшемъ къ эскадрѣ, слѣдуетъ имѣть въ готовности у трапа: отвѣшенную провизію, бумаги въ рукахъ у того, который назначенъ передать ихъ, и нижнихъ чиновъ (съ ихъ богажемъ), которыхъ надлежитъ отправить.

Поступая въ точности такимъ порядкомъ, ясно, что ни малѣйшей задержки случиться не можетъ, а пору-

ченіе исполнено будетъ надлежащимъ образомъ, по морскому.

О брамъ и бомъ-брамъ-топенантахъ.

Въ морѣ, употребленіе на линейныхъ кораблях тѣхъ длинныхъ брамъ и бомъ-брамъ-топенантовъ, какіе употребляются на якорѣ, т. е. длиною отъ 59-ти, до 61½ сажени, имѣетъ, по моему мнѣнію, большія неудобства.

Убравъ, напримѣръ. брамъ, или бомъ-брамсели, реи невозможно держать постоянно въ настоящей отъ эзельгофтовъ, или такелажа—высотѣ, ни въ правильно-отопленномъ видѣ, въ особенности, съ закрѣпленными этими парусами, при лавировкѣ въ узкостяхъ, когда слѣдуетъ безпрестанно, понемногу обрасопливать реи по вѣтру.

Тонкія, по своей длинѣ, снасти эти, проходящія въ комель-блокахъ, по роульсамъ—не пропорціонально малыхъ діаметровъ, весьма скоро перетираются и по этому, люди, посылаемые на ноки, подвергаются, какъ на самомъ дѣлѣ неоднократно доказано, опасности. — Перекривленные же брамъ и бомъ-брамъ реи,—съ выгодной стороны, судна также рекомендовать не могутъ.

Отстранять неудобства эти, во время похода, и дѣлая еще казнѣ экономію, весьма легко, слѣдующимъ образомъ.

Вооружать эти, реи топенантами, дюймомъ толще рейдовыхъ, устроивъ ихъ съ огонами для ноковъ рей, а у верхнихъ концевъ—коушами, для вытягиванія посредствомъ талрепов, проходящихъ въ акуратныя стропы, приготовленныя у брамъ такелажа

Замѣчу, что не худо вырубать такіе походные

топенанты изъ нѣсколько уже употребленныхъ лопарей и тировать; отчего тяжесть людей, или перемѣна температуры не будутъ имѣть на нихъ вліянія.

Вырубая подобные топенанты, надобно сперва, реи приподнять сколько слѣдуетъ отъ эзельгофтовъ, или такелажа и выправить повѣрнѣе; — потомъ, положивъ на рейдовые топенанты,— гдѣ они проходятъ въ комель-блокахъ марки, — спустить реи внизъ, и вырубить по этимъ маркамъ походные топенанты, коими вооружаться по особенному, объ этомъ сдѣланному, сигналу, или по сигналу: «приготовиться къ походу.»

Охотники выдраивать обыкновенные рейдовые топенанты могутъ возражать, что когда паруса поставлены, нельзя подобныхъ топенантовъ вытягивать: это правда; но для чего ихъ тянуть? Могутъ ли топенанты, подъ угломъ съ нокомъ около 15°, къ чему нибуть служить? Разумѣется, нѣтъ. Напротивъ, длинныя снасти эти, при подъемѣ до мѣста рей, будучи даже выдраенными въ тугую, препятствуютъ реямъ при отдачѣ фаловъ, правильно, или въ горизонтальномъ положеніи— летѣть внизъ; а оставайся на нокѣ, при крѣпленіи паруса, хотя одинъ лишній человѣкъ, — то рей, тотчасъ, — будетъ козломъ. При продергиваніи даже брамъ-лисель-фаловъ, ясно видна малая польза отъ выдраиванія обыкновенныхъ топенантовъ, такъ какъ и тутъ, часто реи бываютъ козломъ; слѣдовательно, кромѣ несчастій и преждевременной порчи въ этихъ снастяхъ, ничего не можетъ произойти.

Основываясь на этомъ и испытывавъ удобство коротких топенантовъ семь лѣтъ сряду, и потомъ еще, въ продолженіи двухъ годоваго дальняго плаванія, въ различныхъ климатахъ,—предлагаю гг. командирамъ, на самомъ дѣлѣ испытать ихъ, устроивъ пока, у од-

ной только мачты, чтобы удостовѣриться въ ихъ пользѣ, изъ собственныхъ опытовъ

Наставленія мелкимъ судамъ, стоящимъ на якорѣ, на открытыхъ рейдахъ, при крѣпкомъ вѣтрѣ.

На большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ, во время крѣпкаго вѣтра, дувшаго 20-го и 21-го Іюля, замѣчено мною, что стоящія на якорѣ военныя шкуны, не принимали тѣхъ мѣръ, которыя при подобныхъ обстоятельствахъ совершенно необходимы; а такъ какъ наши сигналы недостаточны, чтобы, безъ помощи затруднительныхъ разговоровъ посредствомъ телеграфа, отдавать приказанія,—то мнѣ и не было возможности сдѣлать гг. командирамъ этихъ судовъ наставленій, что именно слѣдовало имъ предпринимать, или замѣчанія: что ими было упущено изъ виду; почему я тогда рѣшился оставить шкуны на якорѣ и наблюдать за движеніями ихъ въ той увѣренности, что уроки, получаемые во время даже непродолжительнаго крѣпкаго вѣтра, будутъ гг. командирамъ не безполезны.

Желая однако, впредь, при подобныхъ обстоятельствахъ, быть въ состояніи указать: на что именно слѣдуетъ на мелкомъ суднѣ обращать вниманіе, прибавленъ нынѣ мною сигналъ слѣдующаго содержанія:

«Мелкимъ судамъ приготовиться держаться, во время крѣпко-дующаго нынѣ вѣтра подъ парусами; или въ случаѣ крайности, — спускаться по вѣтру.»

Этимъ сигналомъ подразумѣвается: за благовременно рифить тѣ паруса, подъ которыми удобно было бы держаться въ бейдевиндъ, или спускаться по вѣтру, если обстоятельства понудили бы прибѣгнуть къ

одному или другому; или въ случаѣ сигнала, сняться съ якоря.

При крѣпкомъ вѣтрѣ днемъ, а въ особенности въ ночное время, когда флагману невозможно вѣрно судить, о положеніи какого нибудь изъ столшихъ на якорѣ мелкихъ судовъ: обязанность командировъ озаботиться о томъ, чтобы по мѣрѣ крѣпчающаго вѣтра, всѣ тѣ паруса, въ коихъ можетъ случиться необходимость, были всегда заранѣе зарифлены и строго осмотрѣны, бравъ при этомъ въ расчетъ: волненіе, теченіе и погоду, т. е. сухая ли она, или мокрая. Всѣ эти мѣры, какъ необходимыя для сбереженія своихъ судовъ,—привести въ исполненіе, не ожидая объ этомъ сигнала флагмана.

Пропускать же подобныя мѣры осторожности,—значитъ подвергаться опасности въ такихъ случаяхъ, когда необходимость заставила бы, положимъ въ темную бурную ночь, вдругъ вступить подъ паруса, выпуская для этого можетъ быть и канатъ, или въ случаѣ, ежели бы онъ лопнулъ; или положимъ, по сдѣланному сигналу.

По мѣрѣ свѣжевшаго вѣтра, брамъ-стеньги на корабляхъ, были спущены въ ростры, нижніе реи лежали на сѣткахъ и обоихъ канатовъ отъ фертовинга, было вытравлено до 95 саженъ. Не смотря на это, на шкунахъ,—стеньги оставались на шлахтовахъ и марса-реи на своихъ мѣстахъ, и какъ никакихъ мѣръ не предпринималось, дабы при крайности вступить подъ паруса, то и гафеля также находились поднятыми на своихъ мѣстахъ, съ выдраенными къ верху ноками, которые, по причинѣ остраго угла съ мачтами, при сильныхъ размахахъ шкунъ, парусили не менѣе самыхъ стеньгъ; тогда какъ, поступая по морскому, слѣдовало марса-реи, равно и обѣ стеньги, спустить внизъ въ

ростры, и расположить ихъ снаружи, вдоль сѣтокъ — въ такомъ случаѣ, если бы онѣ въ ростракъ, помѣшали управленію парусами, или положимъ, подъему якорей.

Что же касается до шлюпокъ, то ихъ оставляютъ часто у борта, или на бакштовѣ, до тѣхъ поръ, пока нѣтъ возможности безъ большой снаровки и риска, ихъ поднять. — Фактъ, что въ продолженіе упомянутаго крѣпкаго вѣтра, 20-го и 21-го чисель, потеряны были со шкунъ, 2 или 3 шлюпки,— доказываетъ истину моихъ замѣчаній.

Стоянка на бочкахъ мертвыхъ якорей.

На маломъ Кронштадтскомъ рейдѣ весною, кладутся на мертвые якоря бочки, съ цѣлью кораблямъ удобно вытягиваться изъ гаваней, или входить въ нихъ; но весьма часто, этими бочками пользуются суда, въ особенности транспортныя, стоя на нихъ весьма долго: въ прежнее время случалось и мнѣ, командуя люгеромъ, стоять на одной изъ нихъ; — а товарищи, мои, командиры мелкихъ судовъ, занимали остальныя, считая тогда, какъ и теперь многіе, что закрѣпившись за бочку, стоять гораздо спокойнѣе, нежели оставаться на якорѣ, что можно допустить, съ однимъ только условіемъ, т е., надо умѣть управляться своимъ судномъ въ этомъ положеніи, иначе ломка бокова его, какъ и самой бочки неминуема, въ чемъ всякому легко убѣдиться, если только слѣдить за управленіемъ, стоящихъ нынѣ на бочкахъ транспортовъ,— а иногда и военныхъ мелкихъ судовъ.

Для пользы гардемаринъ, не лишнимъ считаю объяснить, какъ слѣдуетъ поступать, оставаясь нѣкоторое время закрѣпленнымъ за бочку, сберегая при этомъ какъ самую бочку, стоющую довольно дорого казнѣ, такъ и свое судно. Но представлю сперва, какъ до

сихъ поръ, въ подобныхъ случаяхъ, обыкновенно распоряжаются.

Подтянувшись къ бочкѣ, берутъ за рымъ ея немалое число кабельтововъ и перлиней, различной толщины, продѣвая нѣкоторые въ рымъ, концами взятыми на бакъ,—а другіе крѣпятъ за рымъ штыками; при чемъ рѣдко удается видѣть, чтобы концы эти, для сбереженія, были бы надлежащимъ образомъ оклетневаны, или даже выровнены между собою.

Когда дуетъ свѣжій вѣтеръ съ моря и судно стоитъ носомъ къ бочкѣ, тогда, соображаясь съ силою вѣтра, потравливаютъ всѣ концы, взятые за нее иногда до 25-ти сажень и болѣе; — въ этомъ только положеніи, стоянка судовъ бываетъ спокойна. Но, когда вѣтеръ этотъ, нагонетъ много воды въ губу, и начнется теченіе отъ O-та, поворачивая судно бокомъ къ вѣтру, сначала медленно, потомъ быстрѣе, и поставитъ его наконецъ совершенно поперегъ волненія носомъ къ S-ду, или N-ду, начнетъ понуждать его подаваться цѣлымъ лагомъ противу волненія къ W-ту, а вслѣдъ за тѣмъ, смотря по силѣ вѣтра, также подаваться, или рѣзать поперегъ теченія, то впередъ, то назадъ, тогда бочка, во все это время, будетъ подъ-вѣтромъ судна, и висящія въ водѣ, длинныя бухты концовъ, взятыхъ за рымъ, нисколько не могутъ препятствовать судну во всѣхъ возможныхъ его, около бочки, движеніяхъ, и поэтому, она успѣетъ, въ нѣсколько часовъ, побывать подъ скулою у кормы, и потомъ по всему борту, пока не дойдетъ до форъ-штевня и такъ далѣе, колотясь, во все это время, о всякое мѣсто, съ которымъ ей приходится побывать въ прикосновеніи. Кому знакомо какъ окованы желѣзомъ эти бочки, съ ихъ острыми торцами,—тому понятно: ломка, которой подвергается наружная обшивка, впродолженіи напримѣръ длинной

темной ночи, какъ и причина, почему оная, у иныхъ судовъ находится въ весьма жалкомъ видѣ.

О порчѣ же парадныхъ траповъ, гребныхъ судовъ, стоящихъ на бакштовѣ, и самой бочки или наконецъ, о затрудненіяхъ очистить концы, взятые съ судна, когда они перепутаются съ цѣпью отъ самой бочки,— считаю говорить излишнимъ;—это навѣрно понятно, даже читателю гардемарину, окончившему только первую свою кампанію.

Продолжительная стоянка у бочки, не должна быть дозволяема начальствомъ, развѣ только въ такихъ случаяхъ, когда самому командиру хорошо знакомо это дѣло, или если онъ находитъ нужнымъ, и желаетъ познакомить своихъ молодыхъ офицеровъ съ этимъ дѣломъ, что всегда полезно. такъ какъ, за границею, часто приходится стоять на бочкахъ, при значительно сильнѣйшихъ теченіяхъ, нежели тѣ, къ которымъ мы привыкаемъ въ собственныхъ нашихъ водахъ; но какъ скоро эта цѣль достигнута, т. е. дано наставленіе, слѣдуетъ оставить бочку и стать на якорь, ибо выучиться, при перемѣнномъ теченіи, содержать въ чистотѣ свой якорь, и сторожить положеніе томбуя не легко, и требуетъ большаго навыка, чтобы на вопросъ командира: «гдѣ томбуй или якорь; по какой дорогѣ онъ «попалъ съ лѣвой стороны на правую, и не полагаете «ли вы, что при этомъ, цѣпь могла запутаться съ якоремъ и проч.?»—молодой офицеръ могъ бы въ состояніи дать дѣльный отвѣтъ, и не допускать, какъ часто мнѣ случалось видѣть, томбуй тонуть, или попадать подъ киль, и это даже, безъ вѣдома вахтеннаго начальника.

Какъ уже сказано, по моему мнѣнію, къ долгой стоянкѣ на бочкѣ, слѣдуетъ допускать только одни мелкія суда, и въ примѣръ возьму люгеръ.

Подтянувшись къ бочкѣ, лучше не брать за нее становой цѣпи, такъ какъ, отъ невниманія, легко можетъ случиться, что она, повиснувши въ длинную бухту, запутается съ цѣпью, идущею отъ самой бочки къ мертвому якорю, и этимъ надѣлаетъ потомъ много хлопотъ, что мнѣ случалось неоднократно видѣть, и иногда безъ водолазнаго колокола, невозможно было распутать цѣпи,—поэтому, лучше всего крѣпиться однимъ кабельтовомъ, по срединѣ длины котораго, предварительно на суднѣ, долженъ быть положенъ здоровый клетень Продѣвъ этотъ кабельтовъ съ одной стороны съ бака въ рымъ бочки, такъ, чтобы клетень пришелся въ рымѣ, конецъ его взять опять на бакъ, только съ противной стороны и закрѣпить, потомъ: на кабельтовъ положить, около самаго рыма, крѣпкий найтовъ для того, чтобы ему нельзя было въ рымѣ переходить и тереться. Когда все это сдѣлано, тогда слѣдуетъ на нокъ бушприта принайтовить большой канифасъ-блокъ, въ него продѣть перлинь, одинъ конецъ котораго оставить на суднѣ, а другой крѣпить за рымъ. Перлинь этотъ будетъ служить оттяжкою, которою всегда можно будетъ удерживать люгеръ отъ вреднаго прикосновенія съ бочкою, и вытянувъ эту оттяжку въ тугую, бочка будетъ находиться подъ нокомъ бушприта, а въ тихую погоду, люгеръ станетъ, при перемѣнахъ вѣтра и теченія, поворачиваться около бочки, какъ бы онъ поворачивался, въ такихъ же обстоятельствахъ, около бухты собственной своей якорной цѣпи. При свѣжемъ же вѣтрѣ, конечно слѣдуетъ оба конца отъ кабельтова травить, дабы не допустить его подергивать, вмѣстѣ съ тѣмъ и перлинь, или оттяжку. Но какъ скоро перемѣнится вѣтеръ, или теченіе, надо не зѣвать выбрать бухту отъ кабельтова и отъ оттяжки,

и ею управлять люгеромъ, какъ будутъ требовать обстоятельства, относительно бочки.

Устроивъ все вышесказаннымъ образомъ, стоянка у бочки можетъ быть всегда спокойна, и безъ особенной оплошности, невозможно подвергнуть судно, даже малѣйшей ломкѣ.

На бригахъ же, или шкунахъ, имѣющихъ мартышъгики, слѣдуетъ ихъ убирать, — иначе они будутъ мѣшать управленію оттяжкою, и могутъ подвергаться напрасной ломкѣ.

1.

18 Іюня.

О КАТАНІИ НА ШЛЮПКАХЪ.

Прошу гг командировъ судовъ, не посылать гребныя суда свои кататься подъ парусами вблизи адмиральскаго фрегата пока не будутъ умѣть управляться шлюпками какъ слѣдуетъ; промахи же, сдѣланные гг офицерами или воспитанниками управляющими гребными судами, при большомъ отдаленіи отъ собственныхъ ихъ кораблей, не могутъ быть замѣчаемы, кромѣ какъ посторонними лицами, изъ чего воспослѣдуетъ что катаніе такого рода не можетъ послужить въ пользу, ни молодымъ офицерамъ ни командѣ. — Приказавъ же шлюпкамъ кататься сначала около своихъ кораблей, всегда будетъ предстоять возможность наблюдать за ними и призывать ихъ къ борту дабы объяснять замѣчаемыя ошибки при управленіи оными.

2.

29 Іюня.

О ДОСТАВАНІИ ВЕРПОВЪ.

При бросаніи стопъ-анкеровъ или верповъ — соблюдать: чтобы непремѣнно буйрепа надлежащей толщины

были привязаны, за которые и доставать стопъ-анкера и верпы, а не за настоящіе кабельтовы взятые за рымъ; ибо, поднимая верпъ за кабельтовъ, теряется (какъ видно было 28 Іюня) попапрасно время, а главное страдаютъ гребныя суда

При томъ же легко еще случится можетъ, если верпъ задѣнетъ за что либо, то его и вовсе нельзя будетъ поднять.

При поднятіи же верповъ, на гребныхъ судахъ вчерашняго числа порядочный шумъ отъ общаго трекапья оглашалъ рейдъ, и это оттого, что слова: «*разъ два, три*,» обыкновенно повторяются всѣми нижними чинами на гребныхъ судахъ подымавшихъ верпы, тогда какъ слѣдуетъ слова эти произносить старшему на шлюпкѣ унтеръ-офицеру. Проще же всего производить эти моменты налеганія на буёрепъ—дудкою.

3.

О галсовыхъ углахъ отъ стакселей.

На всѣхъ судахъ, галсовые углы отъ форъ-стеньгъ-стакселей взяты вплотную къ бушприту, отъ чего на одномъ галсѣ паруса эти находятся въ переломѣ съ навѣтренною стороною утлегаря, а на другомъ — заслоняется самимъ утлегаремъ что противно всѣмъ морскимъ правиламъ. Галсовые углы отъ этихъ парусовъ слѣдуетъ имѣть такъ, чтобы они касались только верхней кромки утлегара.

4

29-го Іюня.

О рангоутѣ на корветахъ.

Осмотрѣвъ рангоуты корветовъ ввѣреннаго мнѣ отряда, нахожу, что штаги, отъ вліянія теплыхъ погодъ

вытянулись, отъ чего всѣ мачты, стеньги и брамъ-стеньги, находятся значительно согнутыми назадъ въ дугу.

Надобно замѣтить: что на судахъ, на коихъ рангоуту данъ большой наклонъ назадъ, и на которыхъ фордуны одной толщины съ нижними вантами, надобно быть весьма осторожнымъ со стоячимъ такелажемъ, и при тягѣ штаговъ не бояться подавать мачты, какъ стеньги, брамъ и бомъ-брамъ-стеньги хорошенько впередъ, (не расклинивая для сего по старинному обычаю свои мачты), и когда наконецъ все вытянуто, то не слѣдуетъ соблюдать чтобы самыя стеньги и брамъ-стеньги были бы непремѣнно совершенно прямы, но онѣ могутъ быть немного даже согнутыми впередъ, иначе еслибъ окончивъ тягу такелажу, эти деревья были совершенно прямы, то они надолго не могутъ оставаться въ этомъ положеніи а примутъ непремѣнно отъ давленія марсафаловъ и фордуновъ, дугообразное положеніе назадъ.

5.

2-го Іюля.

Объ экономіи топлива.

Чтобы на винтовыхъ корабляхъ сберегать болѣе дровъ во время разводки паровъ, прошу гг. командировъ, въ обыкновенныхъ случаяхъ разводить сначала огонь по одной печкѣ въ каждомъ котлѣ и по мѣрѣ какъ разгорится уголь употребить его на растопку слѣдующихъ печей. И какъ этимъ способомъ пары нельзя поднять раньше какъ отъ $2^1/_2$ до 3 часовъ времени, то это будетъ принято въ разсчетъ, и по сигналу: «*развести пары*» будетъ даваться отъ $2^1/_2$ до 3 часовъ

времени для разводки.—Если же какая нибудь экстренность потребовала разводку паровъ скорѣе, то сдѣланъ будетъ сигналъ. «*требуется скорого исполнения*», вмѣстѣ съ сигналомъ: «*развести пары*»; тогда разводить огонь подъ всѣми котлами вдругъ.

6.

3 Августа.

О салѣ въ лотахъ.

Предписываю гг. командирамъ обучать воспитанниковъ, въ темнотѣ, безъ фонаря, положительно узнавать марки на дипломбахъ. При этомъ кстати замѣчу, что употребляемое у насъ во флотѣ правило набивать дипломбы простымъ говяжьимъ саломъ, никуда не годится, потому что пристающій къ салу грунтъ худо виденъ, и притомъ пластинку съ грунтомъ трудно снимать аккуратно ножемъ, по этому предписываю изготовлять сало для употребленія въ лотахъ слѣдующимъ образомъ, принятымъ во всѣхъ вообще націяхъ.

Въ кусокъ мягкой парусины, класть чистое сало, а еслибъ его не случилось то разрѣзавъ нѣсколько сальныхъ свѣчь, вынуть изъ нихъ свѣтильни и посыпать немного мелко толченымъ мѣломъ, потомъ, завернувъ въ парусину, покалачивать деревяннымъ мушкелемъ переворачивая парусину, безпрестанно держа ее въ лѣвой а мушкель въ правой рукѣ, до тѣхъ поръ, пока изъ смѣси сала и мѣла не сдѣлается довольно твердый составъ, который не только отлично пристаетъ къ лоту, но и легко отдѣляется отъ него ножемъ для осмотра качества грунта и не таетъ въ каютѣ, буде обстоятельства бы его заставили тамъ на время хранить.

Въ теплыхъ климатахъ или даже въ нашихъ водахъ,

когда погода очень теплая, лучше до употребленія состава хранить его въ ведрѣ съ водою.

7

3 Августа.

Какъ рифить трисель въ штормъ. (*)

Замѣтивъ во время обученія гардемаринъ, что при взятіи рифовъ, напримѣръ у гротъ-триселя, поступаютъ не такъ какъ должно чтобы при крѣпкомъ вѣтрѣ можно было ожидать удовлетворительнаго результата, я считаю полезнымъ пояснить вкратцѣ,—какъ слѣдуетъ поступать при этой работѣ, и для примѣра возьму трисель, привязанный къ гафелю, вооруженному гарделью и дирикъ-фаломъ и ходящему по трисель-мачтѣ.

Положимъ, что при крѣпкомъ вѣтрѣ, корабль лежитъ подъ зарифленнымъ гротъ-марселемъ лѣвымъ галсомъ съ закрѣпленнымъ гротъ-триселемъ и что у этаго паруса необходимо взять одинъ рифъ и потомъ поставить его.

1) Ежели трисель подобранъ одними гитовыми, то должно закрѣпить его по трисель мачтѣ и по гафелю, не только между гитовыми, но и противъ каждаго гитова, но не каболками а нарочно для сего длянными обноснымн сезнями.

2) Поставить у слома и на марсѣ людей для раздергиванія гардели и дирикъ-фала, а внизу для потравливанія этихъ же снастей.—Поставить для отдачи навѣтренныхъ эренсъ-талей одного человѣка и больше людей на подвѣтренные для осаживанія внизъ нока га-

(*) Статейка эта была написана для гардемаринъ и корабельныхъ офицеровъ.

феля, наблюдая при этомъ чтобы навѣтренные эринсъ-тали были вовсе раздернуты, а въ случаѣ надобности ихъ можно даже перевести черезъ бизань-штагъ подъ вѣтеръ, дабы обѣими осаживать гафель, который находясь въ этомъ случаѣ по направленію вѣтра, пойдетъ легче внизъ; а для осаживанія въ тоже время внизъ паруса, имѣть людей въ готовности съ обѣихъ сторонъ трисель-мачты.

Послѣ сего можно начать спускать гафель, и по мѣрѣ того какъ сезни, которыми парусъ закрѣпленъ, будутъ равняться съ сѣтками, люди стоящіе у трисель-мачты должны ихъ отдавать, потому что тогда уже не можетъ вырвать изъ рукъ паруса. Когда же гафель спущенъ горизонтально на меньше человѣческаго роста отъ палубы, то прихватить его у усовъ къ трисель-мачтѣ, и перепеся эренсъ-тали съ лѣвой на мѣсто, вытянуть ихъ съ обѣихъ сторонъ въ тугую, а также гордель и дирикъ-фалъ, которые въ противномъ случаѣ будутъ крѣпко колотить бухтами подъ вѣтромъ во время бранія рифа (*).

Когда парусъ на шканцахъ уже въ рукахъ, то нижнюю шкаторину его растянуть во всю ея длину по палубѣ и потомъ брать одинъ рифъ не скатывая паруса въ круглую кишку, ибо въ темную ночь это очень трудно когда онъ насквозь мокръ, если не отъ дождя то отъ брызговъ волненія, отъ которыхъ на шканцахъ перекатывается вода при сильной качкѣ (*). По взятіи рифа, должно связывать концами между собою рифъ-сезни, иначе, они будучи мокры, въ продолженіи од-

---

(*) Именно для выдергиванія гордели въ тугую, кладется найтовъ на гафель около усовъ

(* Если послѣ дожда въ тепломъ климатѣ продолжалась бы теплая погода, то парусъ скатанный въ круглую кишку скорѣе подвергается порчи, нежели когда взять плоетинками.

ной ночи отъ сильнаго вѣтра могутъ распуститься; потомъ внимательно осмотрѣть, чтобы коренной конецъ шкотъ-талей былъ хорошо закрѣпленъ въ коушѣ слѣдующаго рифа, или въ особомъ коушѣ имѣемомъ собственно для этаго, а также, чтобы двойные гаки отъ шкотъ-блока (если таковые имѣются) были бы надежно закабалены не каболками а линемъ. (*) Передъ подъемомъ гафеля, особенно въ темную ночь и проливной дождь, отнюдь не забывать лично удостовѣриться въ надежности обносныхъ сезней на гафелѣ, такъ какъ случится можетъ при подъемѣ, что парусъ, будучи на свободѣ, при невозможности тянуть въ это время гитововъ, будетъ такъ сильно хлопать, что заставитъ опять травить вницъ гафель и перекрѣпить сезни, что весьма непріятно въ бурную ночь.

Послѣ всего этаго можно поднимать гардель и дирикъ-фалъ задерживая эренсъ-тали на столько чтобы не позволять гафелю бить пока онъ ляжетъ по направленію вѣтра. По мѣрѣ того какъ гафель поднимается должно опять крѣпить у трисель-мачты сезни, которыя были отданы для бранія рифа (**) Такимъ образомъ должно гафель поднимать по тихоньку, до тѣхъ поръ, пока нижная шкаторина триселя не будетъ нѣсколько выше сѣтокъ; это необходимо потому что въ противномъ случаѣ, парусъ этотъ можетъ быть заслоненъ отъ вѣтра гигантскимъ волненіемъ океана и не будетъ способствовать къ удержанію корабля отъ сильныхъ розмаховъ на вѣтеръ.

(*) По многимъ причинамъ гаковъ не совѣтую имѣть ни ординарныхъ ни двойныхъ; стропку съ деревяннымъ нагелемъ слѣдуетъ предпочесть гакамъ,—подобно какъ имѣются на шкунахъ англійскихъ яхтъ-клубовъ.

(**) Т. е. крѣпить парусъ не поднимая гафель-гордель выше какъ слѣдуетъ, дабы удобно его можно было обнести сезнями къ стоящей шкаторинѣ

Когда такимъ образомъ гафель будетъ поднятъ до мѣста, то вмѣстѣ съ тѣмъ трисель будетъ также на мѣстѣ и надежно закрѣпленный, послѣ чего остается только осторожно поставить его, а для этаго необходимо:

1) Вытянуть всѣ гитовы и эрисъ-тали и закрѣпить ихъ оставляя гафель какъ уже сказано подъ вѣтромъ или по направленію вѣтра.

2, Послать отдать сезни, сперва на гафелѣ а потомъ у трисель-мачты; въ это же время разнести шкоть и поставить на него достаточно людей. Когда сезни отданы и люди сошли, то поставивъ на всѣ гитовы ожидать благопріятнаго момента, т. е. того, когда корабль качнетъ подъ вѣтеръ, и тогда отдать вдругъ всѣ нижніе гитовы до кореннаго и усовъ (*) и эрисъ-тали и выбрать шкоть; при слѣдующемъ же подъ вѣтеръ розмахѣ, отдать остальные гитовы и шкотомъ натянуть парусъ въ доску, что весьма легко съ настоящимъ образомъ основаннымъ шкотомъ, имѣющимъ пару двухшкивныхъ блоковъ и коренной конецъ взятый какъ сказано въ коушъ у задней шкаторины, а ходовой продѣтый въ канифасъ-блокъ.

Поставивъ трисель, необходимо перенести опять навѣтренные эрисъ-тали подъ вѣтеръ дабы предохранить бизань-штагъ отъ вреда, который снасть эта можетъ ему причинить треніемъ отъ напора крѣпкаго вѣтра; въ этомъ я удостовѣрился на опытѣ, ибо, на пароходѣ-фрегатѣ «Камчатка», этою веревкою, въ одну ночь была перетерта одна прядь бизань-штага.

Ежели у шлюпочныхъ парусовъ непростительно имѣть ординарные шкоты (**), то по́давно слѣдуетъ ихъ

(*) Сперва эрисъ-тали и потомъ гитовы.

(**) По новѣйшимъ объясненнымъ въ моихъ печатныхъ приказахъ.

уничтожить у корабельныхъ штормовыхъ парусовъ, такъ какъ во время самой большой въ нихъ надобности, корабль можетъ быть ихъ лишенъ и поставленъ чрезъ это въ самое критическое положеніе Также слѣдовало бы вовсе воспретить употребленіе каболокъ для крѣпленія этихъ парусовъ, ибо въ штормъ, невозможно на нихъ надѣяться и легко можно потерять парусъ Въ тихую же погоду, весьма легко, не осторожнымъ обхожденіемъ съ ножемъ, прорѣзать парусъ, отъ чего въ темную ночь при крѣпкомъ вѣтрѣ будетъ опасно его поставить, въ особенности если онъ мокрый.

8.

О росписаніи прислуги для чистки орудій.

Для приведенія въ чистоту и порядокъ орудій, станковъ, принадлежности и абордажнаго оружія, принадлежащаго каждому орудію на кораблѣ «Выборгъ», прислуга по пробитіи мушкатерскаго похода, становится къ орудіямъ по боевому росписанію, т. е. на оба борта:

Лѣвой бортъ					Правой бортъ.		
4	8	12	картузникъ	1	11	7	3
6	10	14	2 орудіе № 1		13	9	5
			подносчикъ				
5	9	13	орудіе № 2	2	14	10	6
3	7	12	картузникъ		12	8	4

При чемъ исполняютъ слѣдующіе обязанности: №№ 1-го и 2-го у своего орудія чистятъ: пріцѣлъ и мушку, ударный молотокъ, лядунку; наблюдаютъ чтобы подъ покрышкою и у запала не было ржавчины, пыли и грязи, также какъ и на самой пушкѣ,

клинѣ, подкладкѣ и задней оси. Эти же №№ имѣютъ общій надзоръ за своимъ орудіемъ и обязаны знать, что какой № исполняютъ, во время приведенія орудія въ порядокъ.

№№ 3 и 4 — чистятъ по одному пистолету и приводятъ въ порядокъ подсумокъ а именно тѣ, которые будутъ сами при вызовѣ 1-й абордажной партіи, по одному интрепелю; обтираютъ пыль и грязь на портѣ, полубортикѣ или станкѣ порта и передней части станка.

№№ 5 и 6 — Обтираютъ каждый свою станину внутри и снаружи; моютъ или скоблятъ передніе и задніе колеса и ганшпуги, завѣдываютъ уборкою и крѣпленіемъ боковыхъ талей и брюка на своей же сторонѣ, ихъ обязанность наблюдать за чистотою и исправностію скобы для брюка, кольцами на осяхъ и чеками.

№№ 7 и 8, чиститъ каждый свой пистолетъ, подсумокъ и одинъ интрепель; обтираютъ и приводятъ въ порядокъ прибойникъ и пыженникъ, моютъ и обтираютъ стекляные полубортики.

№№ 9 и 10 исполняютъ то что №№ 5 и 6 на другой сторонѣ орудія.

№ 11 и картузникъ, чистятъ пики и фонари, обтираютъ кадку и бортовые ящики для первыхъ двухъ зарядовъ; пыжи и заднія тали—въ ихъ веденіи, а также кокора и подколесные клинья.

№№ 12, 13 и 14 (гдѣ они есть),—отдаются въ распоряженіе 1 и 2 комендоровъ, которые, по своему усмотрѣнію, даютъ имъ работы, назначаютъ ихъ вмѣсто слабыхъ, ушедшихъ въ госпиталь, или выбывшаго по какому либо случаю, до назначенія новаго человѣка вмѣсто его.

Подносчики, такъ какъ эти номера назначаются по одному на два орудія, то они должны принести по два

ведра съ водою: одно на правую сторону на два орудія, другое на лѣвую Ихъ обязанность смотрѣть за чистотою какъ этихъ двухъ ведеръ, такъ и парусинныхъ; онѣ вынимаютъ изъ кранцевъ и обтираютъ ядра и картечи у этихъ орудій.

У коронадъ.

№№ 1 и 2 — исполняютъ тоже что и у пушекъ; вмѣсто же клиньевъ, подкладки и задней оси, чистятъ винтъ и колпакъ для винта.

№№ 3 и 4 — чистятъ по одному пистолету и подсумку, съ которыми выходятъ въ абордажную партію, палы большіе и малые въ колесахъ и самыя чугунныя колеса.

№№ 5 и 6 — обтираютъ станокъ, ящикъ съ зарядами и чистятъ свои пистолеты.

№№ 7 и 8 — обтираютъ платформу внутри и снаружи.

Картузникъ обтираетъ ядра въ кранцахъ у двухъ противоположныхъ орудій и кадку, и смотритъ за швабрами.

Подносчикъ: приноситъ воду и смотритъ за парусинными и деревянными ведрами, онъ пособляетъ картузнику обтирать ядра у люковъ.

Примѣчаніе: Разночинцы, которые выходятъ въ абордажные партіи, какъ то: отъ управленія парусовъ, рулевые, гарнисты, барабанщики, унтеръ-офицеры и проч:, но которые берутъ абордажное артиллерійское оружіе въ батареяхъ, должны его вычистить, и какъ они чистятъ только по одному пистолету, то подвахтенные могутъ вычистить пистолеты стоящихъ ни на вахтѣ: у сигналовъ, руля, на лотѣ и пр.

Артиллеристы назначенные по распоряженію въ

крюйтъ-камеры и бомбовые погреба, — чистятъ орудія для гребныхъ судовъ, при чемъ каждому изъ нихъ дается по два человѣка изъ крюйтъ-камерной прислуги, они же чистятъ и принадлежность для ночныхъ сигналовъ.

Часовые, назначенные къ крюйтъ-камернымъ фонарямъ, приносятъ кожи съ кирпичами и пескомъ въ каждую батарею по три на сторону, а въ открытые батареи—по двѣ.

Вторые комендоры, какъ всегда назначаются изъ артиллеристовъ, то имѣютъ во время уборки орудій при себѣ: ключь для отвинчиванія прицѣловъ и ударныхъ молотковъ и отвертку для разборки пистолетовъ, что есть на каждомъ кораблѣ, при артиллерійскомъ содержаніи. Кромѣ того, необходимо имѣть для каждыхъ двухъ орудій: для чистки мѣди,—восемь суконокъ величиною каждая не менѣе 5 дюймъ въ квадратѣ и по тринадцати тряпокъ изъ холста или вѣтоши, не менѣе ¼ арш: обыкновеннаго подкладочнаго холста.

9.

Объ укладкѣ снастей.

Замѣтивъ, что по сіе время часто еще укладывается бѣгучій такелажъ противу правилъ, употребляемыхъ всѣми вообще морскими націями, отъ чего и могутъ происходить разные аварии и замедленія въ работахъ, предписываю, приказать убирать или укладывать снасти нижеслѣдующимъ образомъ:

Если на палубѣ то, слѣдуетъ въ круглую ровную бухту, около 2-хъ футъ въ діаметрѣ, считая внутри бухты; когда снасти убираются на кофель нагелях, крѣпительныхъ планкахъ, или на кнехтахъ, — то въ длинныя бухты подвѣшенные на 6 дюймовъ отъ на-

лубы. Снасть кабельной работы надлежитъ укладывать противу солнца, т. е. въ лѣвую сторону отъ себя, а тросовой работы по солнцу, или въ правую сторону.

Марса-фальныя лопаря, кливеръ-фалы, равно какъ и всѣ длинныя снасти, слѣдуетъ передъ всякою укладкою сперва развести по палубѣ или растягивать отъ борта, или отъ того мѣста гдѣ они проходятъ въ шкивъ и потомъ укладывать по солнцу, начавъ всегда отъ кнехта, или съ того мѣста гдѣ снасть проходитъ.

Если снасть не проходитъ въ блокъ или шкивъ, то въ такомъ случаѣ, начать укладку ея съ того мѣста гдѣ она крѣпится т. е. съ крѣпительной планки или кофель-нагеля, — и какъ снасть уже растянута по палубѣ, то весьма легко во время укладки ея выводить калышки, что слѣдуетъ дѣлать правою рукою тому, который укладываетъ снасть. — Когда же вся снасть уложена на палубѣ въ ровныя круглыя бухты, тогда слѣдуетъ тотчасъ всю бухту опрокинуть, отъ чего часть идущая отъ шкива придется сверху а конецъ ее снизу бухты.

Опрокидывая бухту, слѣдуетъ ее сперва приподнять обѣими руками повыше отъ палубы, для того, чтобы, бросая ее съ форсомъ изъ рукъ на палубу, нижняя часть бухты не задѣвала за оную, въ противномъ случаѣ, правильность бухты разстроится и понадобится время для ее поправленія.

Готовясь отдать марса-фалы, или какіе нибудь другіе длинные снасти пробѣгающіе въ шкивахъ съ большою быстротою, надлежитъ всегда заранѣе цѣльные бухты отодвигать футъ 8 отъ того мѣста, гдѣ они проходятъ.

Остальные же снасти, гдѣ бы они не тянулись, всегда укладывать въ круглые бухты по солнцу, начавъ какъ уже сказана съ того мѣста, гдѣ онѣ тянутся

и потомъ, опрокинувъ бухту, отодвинуть ее не много отъ мѣста гдѣ проходятъ.

Чѣмъ больше діаметръ бухтъ, тѣмъ менѣе опасности, чтобы въ снасти, во время ее пробѣганія въ шкивѣ, сдѣлались бы калышки, а если же ихъ не будетъ, то можно вполнѣ быть увѣреннымъ что и снасть не заѣстъ.

Строго соблюдать, чтобы при укладкѣ какой бы то ни было снасти, выключая развѣ кать-лопарей, брамъ-горденей, гардель и стенгъ-вынтреповъ, укладкою одной снасти ни подъ какимъ видомъ не занимались бы болѣе двухъ человѣкъ, изъ нихъ одинъ долженъ укладывать снасть, а другой, стоя отъ перваго въ разстояніи футъ въ 6 выводитъ калышки. Само собою разумѣется, что обязанность старшаго изъ этихъ двухъ укладывать снасть—а младшаго выводить изъ оной калышки.

Ничего не можетъ быть смѣшнѣе смотрѣть, какъ иногда около какой нибудь 3 дюймовой снастишки, напр. лопаря отъ крюсель-фала, на колѣняхъ, въ потѣ лица, трудятся нѣсколько человѣкъ и потомъ замѣтить удивленіе ихъ, когда послѣ большихъ трудовъ, они наконецъ успѣвъ уложить большую часть снасти, находятъ оставшуюся еще отъ оной всю часть въ крутыхъ калышкахъ,—и это только потому, что начали, по заведенному порядку укладывать снасть съ конца.

Готовясь дать буксиръ другому судну, заранѣе уложить кабельтовы, или перлини въ длинныя бухты по палубѣ, точно такъ какъ укладывается якорная цѣпь позади битенга до отдачи якоря.

Главная причина къ общему безпорядку, касательно уборки снастей есть та: что люди, принимаясь за уборку по своему,—трудятся ужасно и все по напрасну; и во этому напримѣръ, когда онѣ смотрятъ на

горы разбросанныхъ снастей, во время вооруженія корабля, то ужасъ беретъ разбираться съ ними; и по этому ихъ во время вооруженія почти не трогаютъ, тогда какъ нѣтъ снасти на кораблѣ, говоря о снастяхъ употребляемыхъ при ежедневныхъ ученьяхъ,—которую нельзя было бы укладывать двумя человѣками въ $2^1/_2$ минуты; это уже самые тяжелые длинные снасти,—изъ чего выходитъ, что уборка всѣхъ снастей въ одно время должна занять не болѣе $2^1/_2$ минутъ.

ИНСТРУКЦІИ

ИЗДАВАЕМЫЯ КАПИТАНОМЪ 1-ГО РАНГА МОФЕТОМЪ, НА КОРАБЛѢ «ИМПЕРІАЛЪ-ЛАЙДЪ», ВЪ 1845 ГОДУ.

Особенныя обязанности гг. офицеровъ.

1.

Всѣ починки на кораблѣ или вновь дѣлаемые вещи, должны дѣлаться чрезъ капитанъ-лейтенанта, для облегченія коего даются ему помощники по всѣмъ мастерствамъ.

2.

Хотя на брамъ-топенантахъ и положены марки, на которыхъ они всегда на марсахъ закрѣплены, но при всемъ томъ брамъ и бомъ-брамъ-реи часто подъ парусами бываютъ кривы, чего однако, на военномъ суднѣ допускать никогда не должно; для избѣжанія сего, необходимо нужно при всякомъ удобномъ случаѣ поправить оные на топенантахъ, что дѣлаютъ марсовые унтеръ-офицеры съ одного салинга на другой.

3.

Еженедѣльно въ субботу, ревизоръ обязанъ подавать мнѣ краткую вѣдомость объ имѣющейся въ на-

личія провизіи, показывая на сколько времени оной осталось.

4.

Когда ревизора требуютъ на флагманскій корабль, то онъ долженъ имѣть съ собою вѣдомости о числѣ людей и провизіи.

5.

Идя по близости береговъ, или приближаясь къ землѣ, штурманскій офицеръ обязанъ наблюдать, чтобы всякую ночь диплотлинь былъ обносенъ, чистъ, намазанъ саломъ и въ совершенной готовности; о чемъ извѣщать на вахтѣ.

6.

При большихъ наказаніяхъ, имѣющихъ когда либо производится, лекарю находится со своими помощниками.

7.

Послѣ бури, ежели употребляемы были штормовые паруса, шкиперъ обязанъ заботится, чтобы оные были просушены какъ можно лучше; убирать ихъ на свои мѣста, не иначе какъ сухими и наблюдать чтобы запасные паруса были въ совершенной готовности для перемѣны.

8.

Имѣть бдительный надзоръ за всею провизіею и прочими матеріалами по коммисарской части, дабы все было сохраняемо отъ порчи и траты. Если же комми-

саръ замѣтитъ, что какая либо провизія или матеріалы начинаютъ портится или отсырѣли, то немедленно давать о семъ знать ревизору.

Два раза въ недѣлю открывать для провѣтриванія на цѣлые сутки всѣ ларя изъ подъ сухой провизіи, бротъ-камеру и шкапы, гдѣ хранятся разные матеріалы; доложивъ о семъ ревизору и испросивъ для сего надежныхъ часовыхъ.

ПРИКАЗЫ

ОТДАВАЕМЫЕ КАПИТАНОМЪ 4-ГО РАНГА МОФЕТОМЪ, НА КОРАБЛѢ «ПЕТЕРМАЙЛАНДЪ» ВЪ 1845 ГОДУ.

1.

Предписываю гг. вахтеннымъ лейтенантамъ: когда корабль на якорѣ, днемъ, посылать чрезъ каждые два часа боцмана при подвахтенномъ офицерѣ на шлюпкѣ, объѣзжать кругомъ корабля, для осмотра, все ли по наружности корабля въ должномъ порядкѣ. Также принять къ непремѣнному исполненію слѣдующее: когда днемъ бываютъ спущены брамъ или бомъ-брамъ-реи, то чтобы очки отъ брамъ или бомъ-брамъ топенантовъ-брасовъ, всегда были прихвачены; первые, — у стеньгъ такелажа, а вторые у брамъ-такелажа; брасы же взяты по рожкамъ и потомъ, какъ брасы—такъ равно и топенанты туго вытянуты.

2.

При переходѣ гребныхъ судовъ съ выстрѣловъ на бакштовъ и обратно, также при отваливаніи и приставаніи ихъ къ кораблю и при прочихъ подобныхъ случаяхъ, особенно при всѣхъ малѣйшихъ перемѣнахъ на гребныхъ судахъ у бакштова,—нижніе чины производятъ большой шумъ и громко между собою разгова-

ривають, что вовсе противно порядку, какой долженъ быть на военномъ суднѣ. Для избѣжанія подобныхъ безпорядковъ, предписываю гг. офицерамъ, завѣдующимъ гребными судами, строго и часто подтверждать какъ урядникамъ такъ и гребцамъ, чтобы они отнюдь не осмѣливались громко разговаривать на кораблѣ, но при малѣйшей надобности, унтеръ-офицеру или гребцу, выходить на корабль и потомъ уже объявлять чрезъ вахтеннаго боцмана о своихъ надобностяхъ. Обязанности же вахтеннаго лейтенанта и вахтенныхъ офицеровъ, состоятъ въ слѣдующемъ: предвидѣть и предупреждать всѣ надобности на гребныхъ судахъ, стоящихъ у корабля и не иначе дозволять гребнымъ судамъ переходить отъ выстрѣла на бакштовъ и обратно, какъ предупредивъ на оныхъ людей,—какъ имъ за это придется и чтобы на шлюпкѣ для сего было бы достаточное число гребцовъ, приготовивъ прежде нужные концы съ русленей и назначивъ мѣсто на бакштовѣ, гдѣ тому судну стоять; а потому всякій шумъ, безпорядокъ, крикъ и неловкое движеніе гребнаго судна у борта корабля, относится къ невнимательности вахтеннаго лейтенанта, ибо зная неопытность и непривычку какъ унтеръ-офицеровъ, такъ и матросовъ на гребныхъ судахъ находящихся, должно ихъ предупредить, объясняя какъ должны они приниматься за дѣло.

3.

Прошу всѣхъ гг. офицеровъ, непремѣнно имѣть при себѣ выписки изъ общаго росписанія нижнихъ чиновъ по снастямъ, дабы при начатіи какого либо дѣйстаія, каждый бы изъ нихъ могъ немедленно повѣрить число людей у снастей, надъ которыми они имѣютъ надзоръ.

4.

Предписываю Г. К. Л. Х. и гг вахтеннымъ лейтенантамъ приказать часовому, стоящему у моей каюты,— ежедневно утромъ, по выходѣ изъ каюты въ 8 часовъ, Корпуса Штурмановъ П. Р., спрашивать его: заведены ли хронометры, а ефрейтору водящему часоваго на смѣну иначе не дозволять смѣнять его, пока не будетъ онъ извѣщенъ что хронометры заведены.

5.

Предписываю Г. К. Л. Х., не дозволять ни одному гребному судну отправляться на берегъ, иначе, какъ назначивъ на него очереднаго мичмана, которому во время пребыванія шлюпки у берега, отъ нее не отлучатся и отвѣтствовать за исправность гребцовъ, гг. вахтеннымъ лейтенантамъ строго наблюдать, дабы гребные суда при отправленіи отъ корабля, всегда были въ должномъ порядкѣ а гребцы одѣты въ бѣлые фланелевые рубахи и въ хорошихъ фуражкахъ; въ ненастную же погоду, на разъѣздныхъ судахъ, гребцамъ надѣвать желтые SW[ки].

6.

Гг. вахтеннымъ лейтенантамъ, вмѣняется въ непремѣнную обязанность, отнюдь не дозволять нижнимъ чинамъ, на верху въ продолженія ихъ вахты, ложится на палубу или сидя спать, но всегда смотрѣть, чтобы люди были бодры и въ холодное время прохаживались по шкафуту. Также строго наблюдать, чтобы марсовые на марсахъ не лежали и не спали.

Большая часть болѣзней у нижнихъ чиновъ, происходитъ единственно отъ того, что они въ ночное время и даже днемъ, валяются и спятъ на верху.

Г. К. Л. Х., прошу наблюдать, чтобы гг. вахтенные лейтенанты, въ точности исполняли все вышесказанное и кромѣ сего приказать палубнымъ унтеръ-офицерамъ и боцманамъ, не дозволять нижнимъ чинамъ и въ самыхъ палубахъ ложится спать въ такихъ мѣстахъ, гдѣ дуетъ отъ портовъ сквозной вѣтеръ.

7.

Предписываю гг. командирамъ, завтрешняго числа приказать осмотрѣть, чтобы нижніе чины, отнюдь не вязывали въ койки своихъ шинелей и тулуповъ, а имѣя бы хорошо скатанными и уложенными за ящиками, откуда могутъ ихъ брать на ночь, когда ложатся въ койки.

8.

Гг. ротнымъ командирамъ, воспретить всѣмъ нижнимъ чинамъ, безъ особеннаго моего приказанія, отнюдь не носить въ дневные вахты бушлатовъ; надѣвать же ихъ только тѣмъ, которые вступаютъ на вахту съ 6 часовъ вечера; всей же командѣ, съ 8 часовъ утра и до 6 вечера, не надѣвать сапоговъ, а носить башмаки, у кого же ихъ нѣтъ, ходить босикомъ; въ ночные вахты, у кого нѣтъ башмаковъ дозволяется надѣвать сапоги. Нагрудниковъ, отнюдь ни кому не носить, но набрюшники, всегда и во всякое время имѣть надѣтыми.

9.

Къ сожалѣнію моему, я замѣтилъ, что въ продолженіи кампаніи, гг. офицеры, въ вѣденіи которыхъ находятся гребные суда, вовсе почти ими не занимались и шлюпки находились всегда въ самомъ жалкомъ со-

стоянія. неопрятны, ободраны, рангоутъ и вооруженіе на нихъ худо пригнанъ, какъ унтеръ-офицеры, такъ и гребцы почти не пріучены къ дѣйствію на гребныхъ судахъ. Гребцы гребутъ вяло. Поставляя все это на видъ гг. офицеровъ, прошу неупустительно въ свободное время заниматься своими гребными судами. Всякому моряку извѣстно, что по гребнымъ судамъ, заключаютъ о исправности и самаго судна, потому очень прискорбно будетъ, если старанія гг. офицеровъ о приведеніи всего на кораблѣ въ должный порядокъ, уничтожено будетъ въ глазахъ опытныхъ моряковъ— безпорядкомъ гребныхъ судовъ. Для руководства, при семъ прилагаю примѣрные описанія исправнаго гребнаго судна:

1) Всегдашнее подкрашиваніе и частая окраска гребнаго судна, не есть доказательство исправнаго судна, но напротивъ, служитъ явнымъ доказательствомъ, что нечистота и неисправность замазывается кое-какъ кистью и этимъ помогаетъ пачкать людямъ свои платья.

2) Гребное судно должно быть всегда чисто вымыто, какъ то: весла, мачты и банки,—каменьями съ пескомъ; всѣ окрашенные мѣста обмыты стирками и на сухо обтерты.

3) Всѣ весла должны быть обшиты исправно кожею и хорошо пригнаны по банкамъ, на отпорныхъ крючкахъ, имѣть на концахъ голопки, паруса всегда чисто вымыты, всѣ стропки, ракебугели исправно обшиты кожею и хорошо пригнаны, всѣ блочки чисто выскоблены, фалы и шкоты исправны, крѣпительные планки твердо укрѣплены и на своихъ мѣстахъ, тентъ чистъ и тентовые столки въ исправности.

4) Въ носу гребнаго судна имѣть исправный фалень, у каждой уключины на штертахъ продолговатые пару-

синіе кранцы, около фута длиною и двухъ или трехъ дюймовъ толщины въ діаметрѣ.

5) Въ каждомъ гребномъ суднѣ, имѣть чисто выкрашенное ведро и лейку, исправный топоръ, и маленькую кису съ сигнальными флагами и съ запасными блочками.

6) Орудіе, принадлежащее гребному судну, со всею принадлежностью станка и плацъ-формою, должно быть въ совершенной исправности и хранится въ мѣстѣ назначенномъ капитанъ-лейтенантомъ и по первому востребованію, должно быть немедленно поставлено на шлюпку.

7) Картузы должны быть въ крюйтъ-камерѣ хранимы для каждаго гребнаго судна, въ особенномъ маленькомъ пороховомъ ящикѣ съ надписью къ которой шлюпкѣ онъ принадлежитъ.

8) Подъ каждой банкой имѣть скобки или стропки для подвѣшиванія ружей, принадлежащихъ гребцамъ.

9) На каждомъ гребномъ суднѣ, имѣть опрятный флагъ, который подъ парусами всегда носить на бизани, а подъ веслами ежели послѣдуетъ приказаніе, носить на маленькомъ кормовомъ флагштокѣ; кромѣ того, на капитанскомъ катерѣ и вельботѣ имѣть вымпелъ, который носить подъ парусами во время присутствія капитана на большомъ парусѣ и если приказано будетъ, то на носу на маленькомъ флагштокѣ.

10) При обученіи гребцовъ гребль, наблюдать слѣдующее: отваливая отъ борта, всѣмъ гребцамъ сидѣть, кромѣ двухъ баковыхъ, которымъ стоять, но только не на банкахъ и держа крючья въ рукахъ, тянуться по ахтеръ-тову или по концу впередъ, стараясь по возможности дать наибольшій ходъ шлюпкѣ, передавая ахтеръ-товъ рука по руку съ носу на корму; рулевой же въ это время, кладя руль на бортъ, отталкиваетъ

шлюпку маленькимъ крюкомъ. При бросаніи веселъ на воду, всегда прежде лопастями до воды, а потомъ уже спустить вальки въ уключины. Грести всегда сильно, заносить весло во всю уключину и отнюдь не дозволять заносить медленно.

11) При постановкѣ и уборкѣ парусовъ на шлюпкѣ, пріучать людей все дѣлать сидя; приставая къ кораблю противъ вѣтра, всегда прежде убирать фокъ а потомъ гротъ.

12) Наблюдать, чтобы всѣ стропы, распорныя доски, для подъема гребнаго судна, были бы въ должной исправности и по возможности придумывать и пріискивать удобнѣйшій способъ для прилаживанія означенныхъ вещей, испрашивая на то дозволенія у капитанъ-лейтенанта въ удобное время испытать вновь выдуманный способъ.

13, Всякой разъ гг. офицеры обязаны, когда ввѣренные имъ гребныя суда подняты на бокаицы или ростры,—осмотрѣть ихъ и если что понадобится исправить или выкрасить, то немедленно испрашивать на то дозволенія у капитанъ-лейтенанта

14) Когда на якорѣ, всякой день въ 8 часовъ утра, гг офицеры обязаны осмотрѣть свои гребныя суда и кромѣ того приказать унтеръ-офицерамъ, по возвращеніи ихъ со шлюпкой съ какой либо поѣздки, докладывать себѣ о исправности гребнаго судна.

15, Такъ какъ одежда у гребцовъ должна быть всегда чиста и опрятна, то офицеръ, завѣдывающій гребнымъ судномъ, долженъ озаботиться, чтобы бѣлье у гребцовъ было чисто вымыто, для чего испрашивать у капитанъ-лейтенанта время для мытья бѣлья.

16, При семъ прилагаются позывные вымпела греб-

нымъ судамъ; нарисовать ихъ на заспинной доскѣ и строго внушить унтеръ офицерамъ на шлюпкахъ, что лишь только будетъ поднятъ позывной сигналъ, то тому гребному судну немедленно возвращаться къ кораблю.

ПРИКАЗЫ

КОМАНДИРА КОРАБЛЯ «ОРЕЛЪ», КАПИТАНА 1-ГО РАНГА КУРИНА ОТЪ 9-ГО ОКТЯБРЯ 1659 ГОДА, № 9-й.

1.

Всѣ приказанія старшаго офицера, исполнять какъ собственно мои.

2

Наружная чистота и видъ судна, на отвѣтственности вахтеннаго начальника, какъ подъ парусами, такъ и на якорѣ, почему стоя на якорѣ, не менѣе двухъ разъ объѣзжать судно

3.

Изъ лазъ-бортовъ не сажать людей на шлюпки; имѣть штормовой трапъ на гикѣ, по которому дневальные смѣняются

4.

Если шлюпка пристаетъ въ свѣжій вѣтеръ, то бросать конецъ соразмѣрной толщины съ форъ-русленей, но ходовой конецъ долженъ быть обнесенъ на крамболъ, дабы нераздернуло волненіемъ шлюпку или непереломило банку, за которую конецъ захлестнутъ.

5.

У борта шлюпки должны имѣть кранцы выброшенными и мать на носу, чтобы не терло ихъ и при отваливаніи немедленно убирать.

6.

На выстрѣлахъ въ большое волненіе, шлюпокъ не держать, а подымать или сдавать ихъ на бакштовъ, бросивъ прежде конецъ обнесенный съ крамболы и на немъ сдавать шлюпку.

7.

Объѣзжая судно, если реи съ носу на топенантахъ вѣрны а съ кормы криво, то неправить ихъ позади судна а поправить на брасахъ и потомъ править съ носу, ибо это можетъ произойти отъ невѣрноски рей на брасахъ.

8.

Флагъ, гюйсъ и вымпелъ имѣть всегда до мѣста и чистыми.

9.

Подъ парусами наблюдать, чтобы паруса стояли всегда по вѣтру; идя по курсу, если вѣтеръ отходитъ, то обрасопливать такъ, чтобы вымпелъ былъ по ноку брамъ-рей, если стоятъ брамсели, и по ноку марса-реи если брамсели закрѣплены.

10.

Навѣтренные брасы — должны быть всегда туго вытянуты.

11.

Въ бейдевиндъ, при постановкѣ грота, отдавать навѣтренный грота-топенантъ и травить подвѣтренные грота-брасъ и марса-брасъ; когда галсъ дойдетъ до мѣста, то вытянуть топенантъ и брасы и потомъ прихватить только грота-булинь.

12.

Если вѣтеръ отходитъ, не забывать травить кливеръ и бомъ-кливеръ-шкоты, иначе, при порывѣ, можетъ сломать утлегарь.

13.

Въ бейдевиндъ для крѣпленія брамселей, — брамъреи не ставить поперегъ а по вѣтру, тогда брамсель будетъ полоскать и его легко убрать, въ противномъ случаѣ, брамсель трудно вытащить изъ подъ брамъреи.

14.

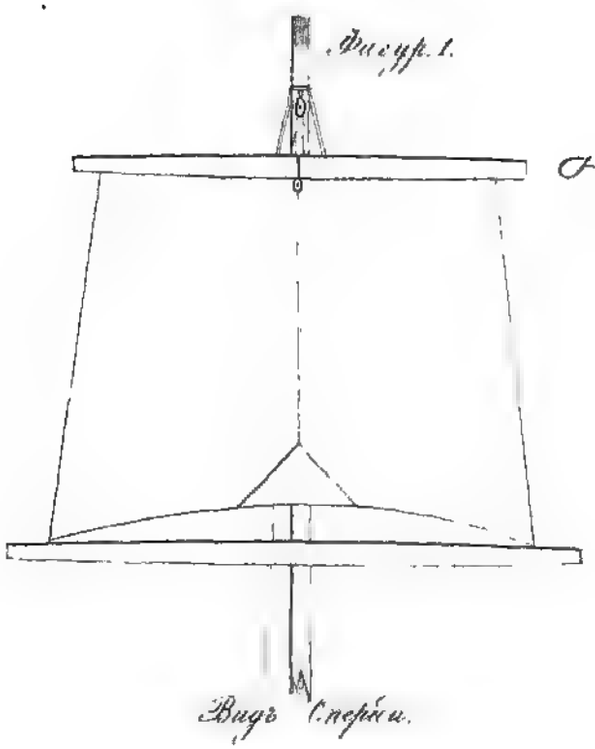
Идя въ эскадрѣ, для убавленія хода не класть крюсель на стеньгу, этимъ ходъ не убавится: руль пойдетъ подъ вѣтеръ и судно ляжетъ полнѣе, ходъ останется тотъ-же и судно непремѣнно упадетъ подъ вѣтеръ.

15.

Въ эскадрѣ, имѣя марсели полные или въ одинъ рифъ, если понадобится прибавить парусовъ, то прибавлять съ верхнихъ т. е. не ставить фока и грота, если не поставлены еще брамсели.

К приказам Вице-Адмирала Грейга.

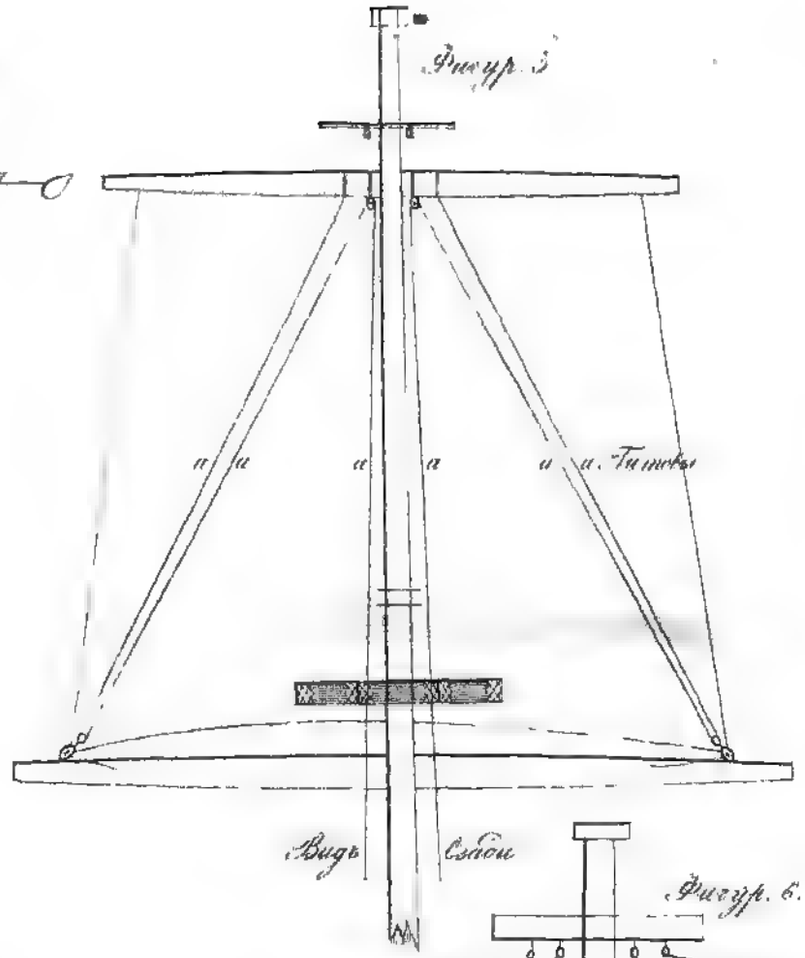
Фигур. 1.



Видъ спереди.

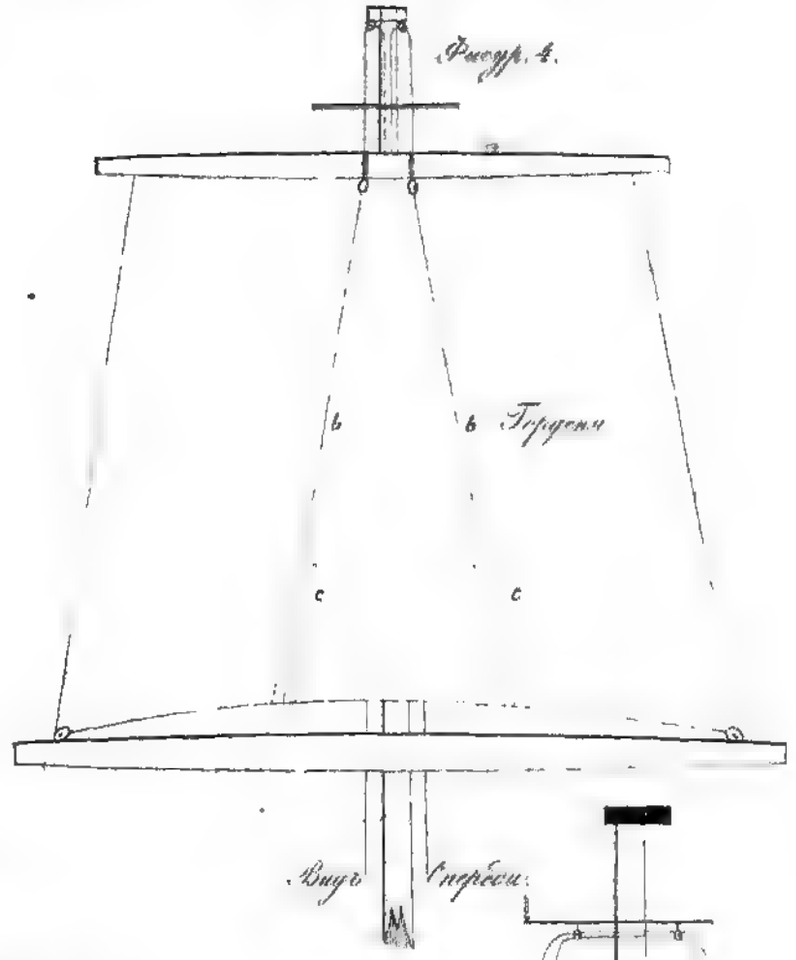
Фигур. 2.

Фигур. 3.



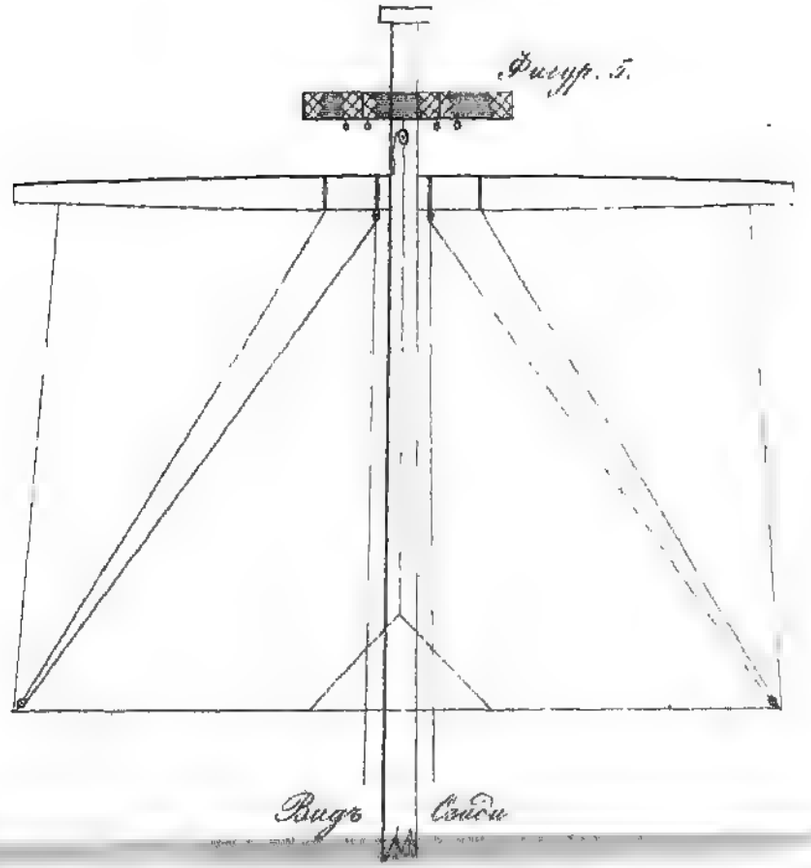
Видъ сбоку.

Фигур. 4.



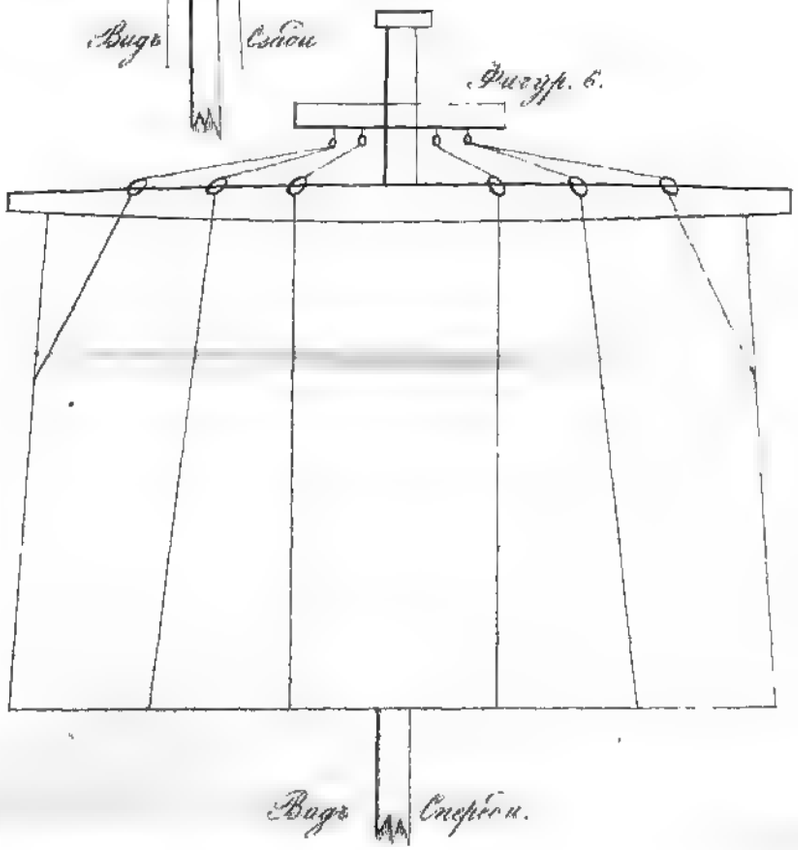
Видъ спереди.

Фигур. 5.



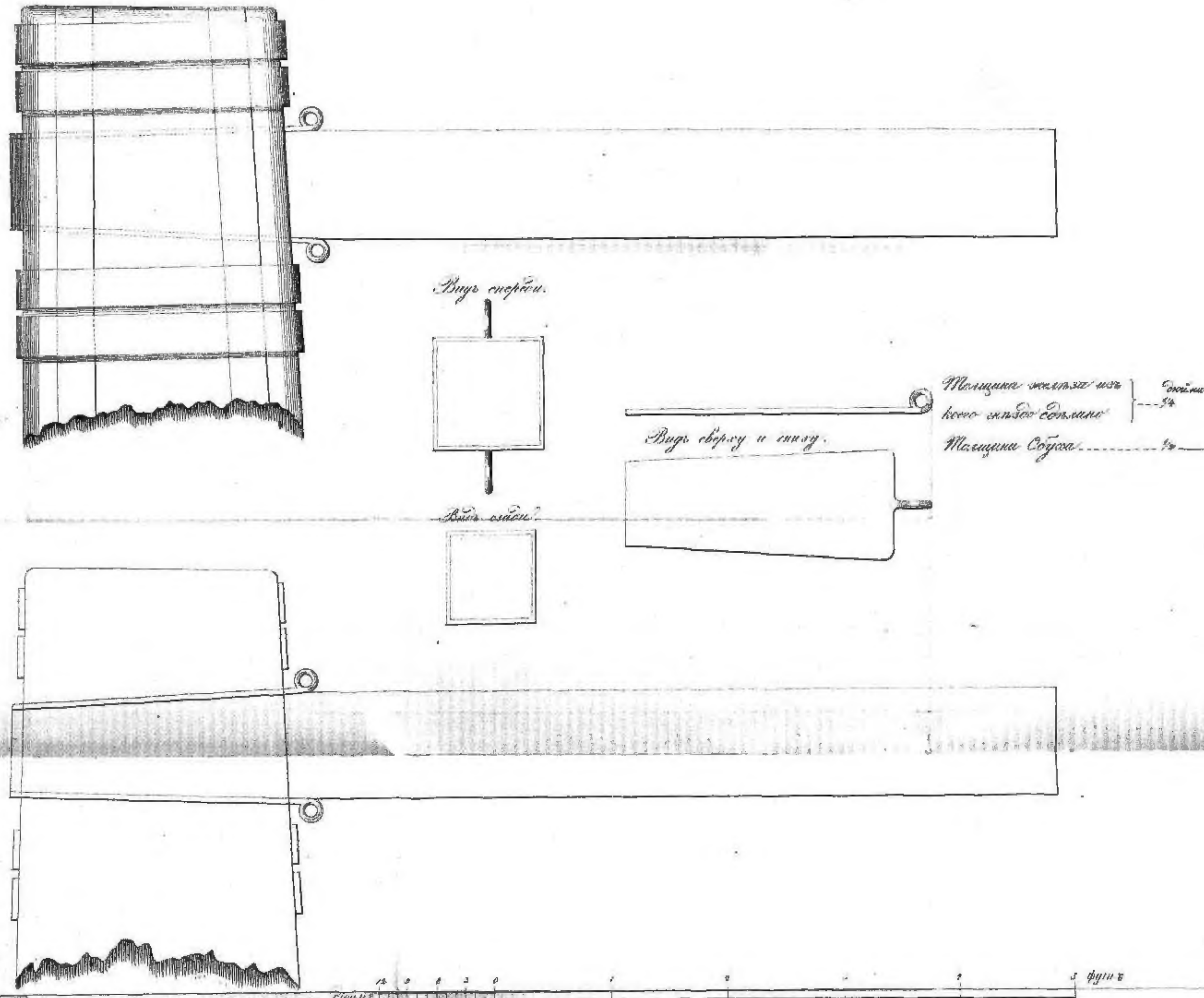
Видъ сбоку.

Фигур. 6.

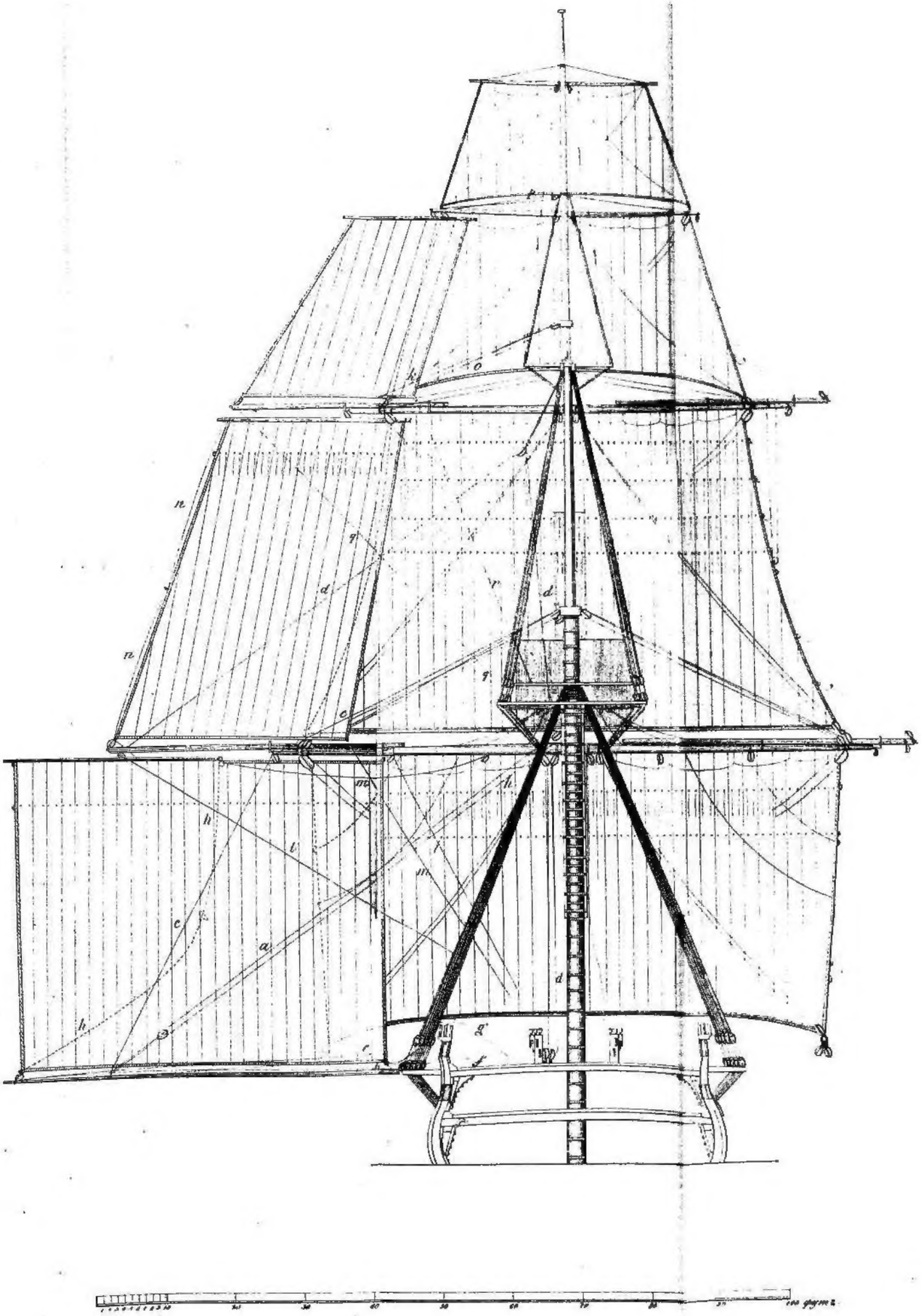


Видъ спереди.

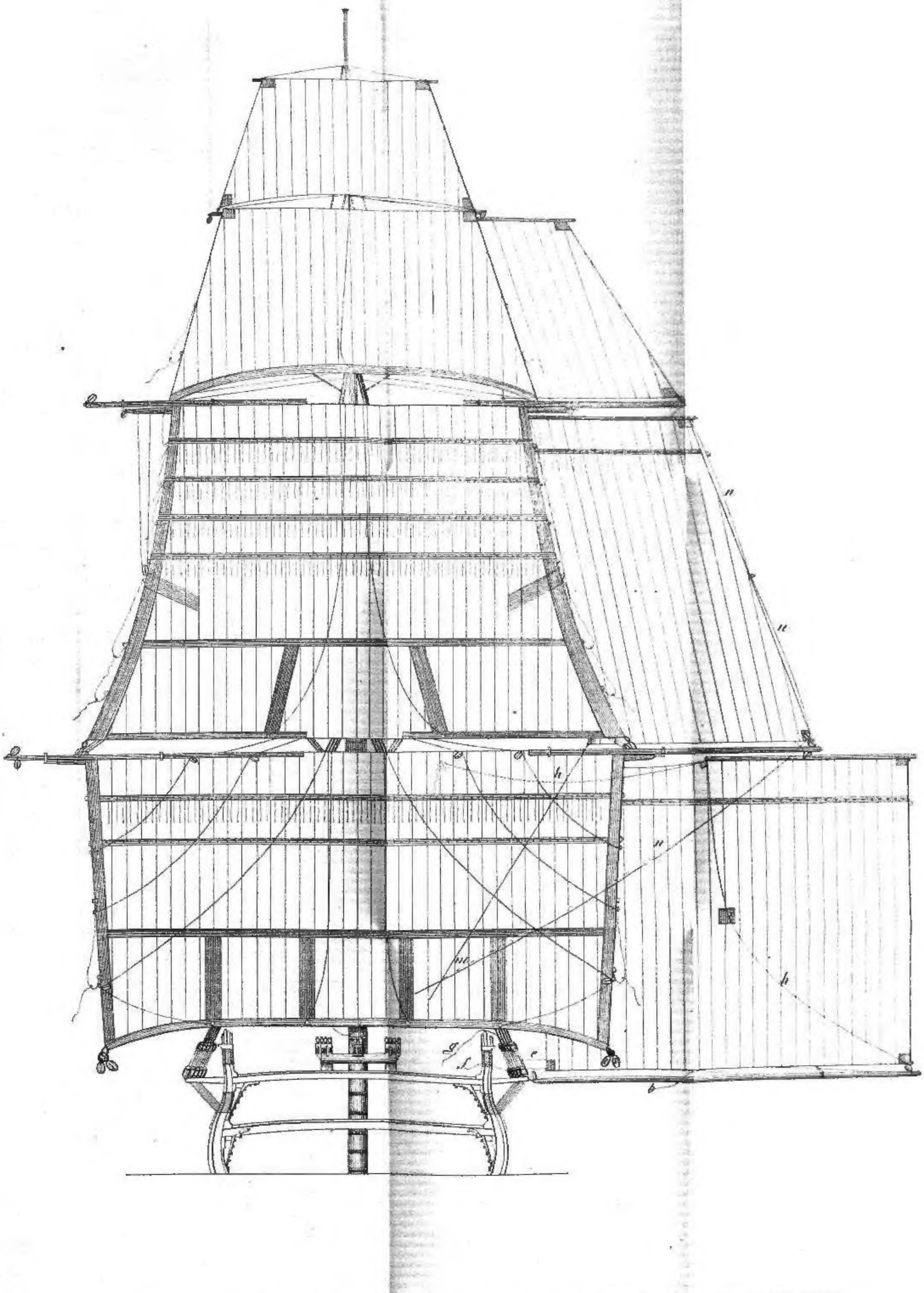
Видъ сбоку.


Видъ спереди.
Видъ сзади.
Видъ сверху и снизу.
Толщина железа изъ коего ящикъ сделано --- 3/4 дюймы
Толщина Обуха 1/4
Дюймы 12 9 6 3 0 1 2 3 4 5 футъ

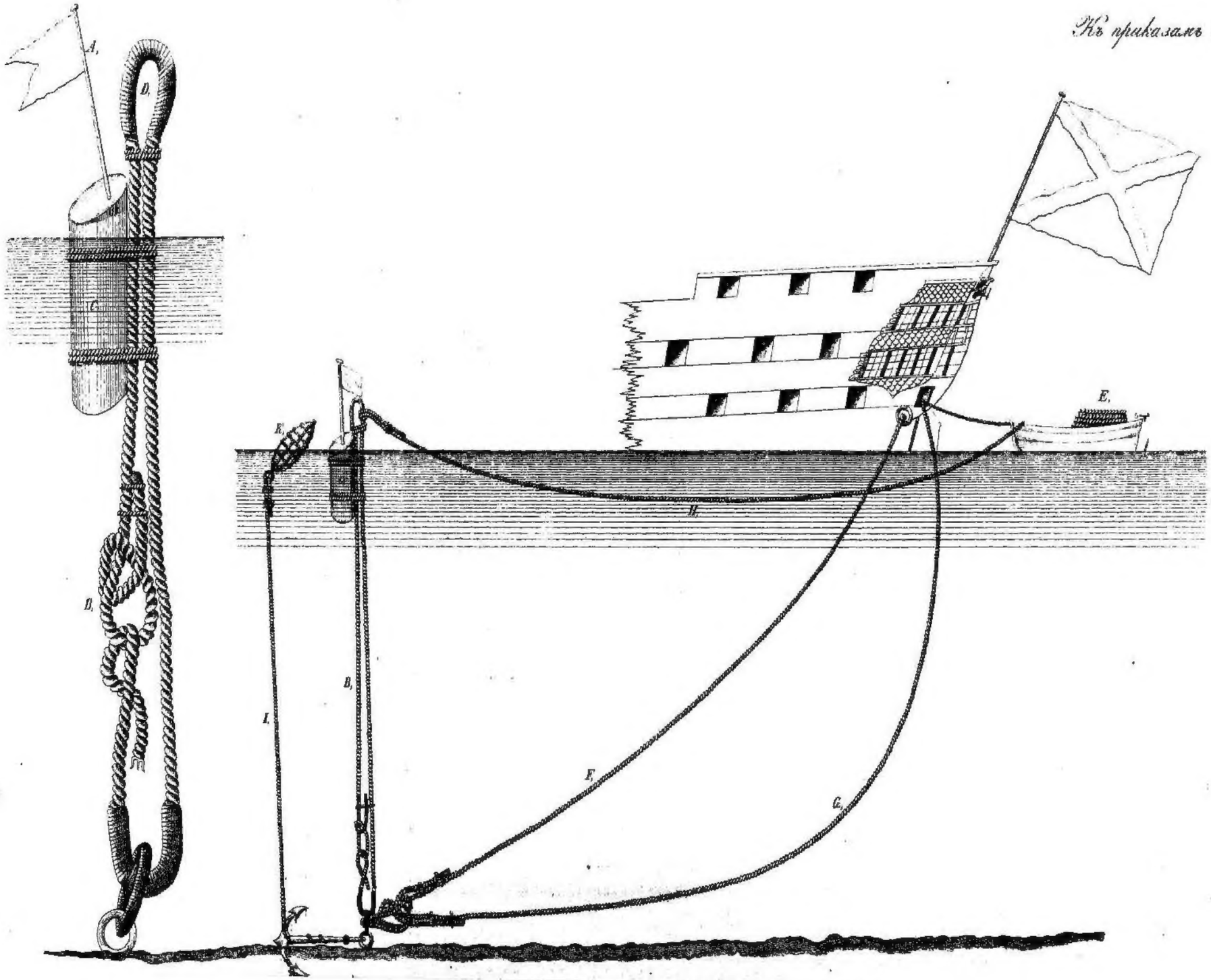
ВИДЪ ПАРУСОВЪ СЗАДИ.



ВИДЪ ПАРУСОВЪ СПЕРЕДИ.



Къ приказамъ Вице-Адмирала Фонъ-Шанца.



A, Видъ стропки поплавка и огона надъ водою.

B, Часть запаснаго штыка, постояннаго шпринга.

C, Поплавокъ изъ круглаго чурбана, изъ двухъ частей.

D, Огонь съ бензелями.

E, Два или одинъ кабельтовъ.

F, Становой шпрингъ въ хорошую погоду.

G, Запасный шпрингъ въ хорошую погоду

H, Кончикъ, по которому барказу скорѣе тянуться для завоза новаго шпринга въ замѣнъ перебитаго.

I, Буйрепъ

K, Буй.

Въ Барказѣ не нужно имѣть верпа.

Ясно что такое устройство шпринговъ слѣдуетъ имѣть съ обѣихъ сторонъ.